Münster.1931.№6 Jur. Diss.

Das internationale Luftverkehrsrecht nach den von Deutschland geschlossenen Abkommen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

einer

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Westfälischen Wilhelms-Universität

zu

Münster i. W.,

vorgelegt von

Gerichtsassessor Wilhelm Ter-Nedden

aus Dortmund-Aplerbeck.

Quakenbrück i. Hann.
Druck: Handelsdruckerei C. Trute,
1931.

Referent: Herr Geh. Justizrat Prof. Dr. Krückmann.
Korreferent: Herr Prof. Dr. His.

Tag der mündlichen Prüfung: 26. Oktober 1930.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Einteilung:

Seite

I. Die Entstehung der von Deutschland geschlossenen Abkommen 1

II. Die Abkommen — ein Ausschnitt aus dem internationalen Luftverkehrsrecht 4

III. Die einzelnen der von den Abkommen behandelten Gegenstände:

1. Die Staatshoheit im Luftraum.
   a) Die geschichtliche Entwicklung des Völkerrechtssatzes von der Staatshoheit im Luftraum und seine Bedeutung in der Staatenpraxis 5
   b) Die räumliche Begrenzung der Staatshoheit im Luftraum 8
2. Das Recht zum Luftverkehr
   a) Das Recht zum Luftverkehr — ein wirkliches „Recht“ 10
   b) Der Inhalt des Rechts zum Luftverkehr . . . 11
   c) Das Landungs- und Startrecht und das Recht zur Benutzung von Hilfseinrichtungen 14
   d) Das Recht auf regelmäßigen und gewerbsmäßigen Luftverkehr 15
3. Das Luftfahrzeug.
   a) Der Begriff „Luftfahrzeug“ 17
   b) Die Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeuges, ihre Bedeutung und die Art ihres Erwerbes 19
   c) Doppelte Staatsangehörigkeit und mangelnde Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeuges . . . 27
   d) Stellungnahme zu der Frage der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs 29
   e) Das Hoheits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs; das Eintragungszeugnis 30
   f) Lufttüchtigkeit und Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs 33
   g) Ausrüstung des Luftfahrzeugs; Bordbücher . . 35
   h) Privatluftfahrzeuge — staatliche Luftfahrzeuge . 36

4. Die Besatzung.
a) Der Aufgabenkreis der einzelnen Mitglieder der Besatzung und die Feststellung ihrer Eignung im innerstaatlichen Verkehr 40
b) Der Nachweis der Eignung der Besatzung im internationalen Verkehr 42
5. Die Beförderung von Fluggästen, Waren und Post . 44
6. Die Fahrt.
a) Beschränkungen des internationalen Luftverkehrs:
α) im Interesse des Zoll- und Paßwesens . . . 45
β) aus militärischen Gründen und Gründen der öffentlichen Sicherheit 49
γ) zum Schutze der Bevölkerung des Territorialstaats 52
b) Erleichterungen des internationalen Luftverkehrs 54
c) Notlandung des Luftfahrzeugs; Unglücksfälle zu Lande und auf See 57
d) Unfalluntersuchung 58
7. Die Generalklausel.
a) Das Territorialprinzip, die Grundlage für die Entscheidung von Gesetzeskonflikten 59
b) Die Generalklausel der Abkommen — eine Anwendung des Territorialprinzips 63
IV. Deutschland und das Pariser Luftverkehrsabkommen . 68

Verzeichnis der benutzten Schriften.

Alexander-Katz, Günther: Patentverletzung durch den internationalen Luftverkehr in Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht, Berlin 1929, S. 410 ff.

Arnoldi, Georg: Die Entwicklung der Luftpost. Würzburg 1928.

Basarke, G.: Das Recht der Luftfahrt mit deutschen Luftfahrzeugen und seine Handhabung im Reich und Preußen. Zeitschrift für Luftrecht Bd. 1, S. 169 ff.

Bartz, Werner: Deutsche Luftrechtspolitik seit Versailles. Berlin 1927.

Bodenheim, Georg: Das Privatrecht der Luftfahrt.

Bredow-Müller: Das Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922. Berlin 1922.

Busse, Rudolf: Luftrecht. Berlin 1928 (I.).
Luftrecht, insbesondere internationales Luftverkehrsrecht. Jahresbericht der Juristischen Gesellschaft in Berlin (II.).

Cantillon de Tramont, Paul: De la nationalité des navires. Montauban, 1907.

Davis, W. Jefferson: Putting Laws over Wings. Reprinted from the „American Bar Association Journal" August 1925.

Dollfus: Der Luftverkehr Basel, Stuttgart 1924.

Döring, Hermann: Das internationale Recht der Privatluftfahrt Berlin 1927 (I.).

Döring, Hermann: Die Luftversicherung. Entwicklung, Recht und Technik. Berlin 1928. (II.).

Döring, Hermann: La Convention de Paris et les Etats in Droit Aérien 1928 S. 385 ff. (III.).

Edwards, Ivo: Commercial Air Transport London 1926.

Everling, H.: Um die Freiheit deutscher Luftfahrt. Hannover 1926.

Fauchille, Paul: Traité de droit international public. Deuxième partie Paris 1925 (I.).

Fauchille, Paul: Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats Paris 1901. (II).

Fischl, Hans: Das österreichische Luftfahrtrecht Wien, Leipzig 1929.

Fixel, Rowland: The law of Aviation Albany 1927.

Fisser, G.: Die Luftfahrt als Verkehrsmittel. Greifswald 1922.

Frankenstein, Ernst: Internationales Privatrecht Berlin Bd. 1 1926, Bd. 2 1929.

Garner, J. W.: La Réglementation internationale de la navigation aérienne (en temps de pax) in Rêvue de Droit international et de Législation comparée 1923.

Grosvenor, Edward: and Leonhard Bridgeman: International Aircraft Markings London 1929.

Grünwald, E.: Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung. 1908.

Hamel, Joseph: Nationalité et conflit de lois en droit aérien in Rêvue de Droit international privé S. 42 ff. Bd. 20 1925.

Hazeltine, Harold: The Law of the Air. 1911.

Heß, Fritz: Schweizerisches Luftrecht Zürich 1927.

Hollatz, H.: Rechtsprobleme der Luftfahrt in alter und neuer Zeit. Darmstadt 1924.

Hotchkiss, H. G.: A treatise on aviation law New York 1928.

Henry-Coüannier, André: Eléments créateurs du droit aérien. Paris 1929. (I.).

Henry-Coüannier, André: Examen de Principe de la Convention internationale. (II.).

Hirschberg, Rudolf: Das Problem des internationalen Luftstrafrechts und die Entwürfe zum neuen Strafgesetzbuch. Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht 1930 S. 138 ff.

Holländer, Ernst: International Traffic Law: Its forms and requirements. (Reprinted from the American Journal of International Law 1923 S. 470 ff).

D'Hooghe, Edouard: Droit aérien. Paris 1912.

Hürlimann, Karl: Die internationale Luftfahrtkonvention und der Versailler Friedensvertrag Würzburg 1922.

Kennedy: An introduction to the economics of air transport. New York 1924.

Kohler, Josef: Luftfahrtrecht in Luftfahrt und Wissenschaft Berlin 1912.

Krahe, G.: Entwicklung des Luftschiffahrtsrechts. Aachen 1926.

von Liszt, Franz: Das Völkerrecht, bearbeitet von Fleischmann. Berlin 1925.

Maas, M.: Unternehmungen im Luftverkehr. Göttingen 1927.

Makarov, A. N.: Die zwischenprivatlichen Normen des Luftrechts in Zeitschrift für Luftrecht 1927 Heft 1 S. 150 ff.

Meili, F.: Das Luftschiff im internationalen Recht und Völkerrecht Füßli 1908.

Müller, Rudolf: Das Flaggenrecht von Schiffen und Luftfahrzeugen nach Völkerrecht und Landesrecht in Zeitschrift für Völkerrecht 1926.

Neumeyer, Georg: Internationales Verwaltungsrecht III. Bd. Innere Verwaltung München, Berlin, Leipzig 1926.

Pereterski: Vosduznoe pravo. Moskau 1923 (V. P.).

Petersen, Detlef: Der Luftzollverkehr. Hamburg, Berlin, Leipzig 1930.

Pollog, C. H.: Der Weltluftverkehr Leipzig, Berlin 1929.

Sarsar, W. A. und Lachtjin: Borba sa vosduch. Problemy covremiennoi vozduschnoi politiki i jejo pravovoi reglamentazii. Moskau 1927.

Schaps, Georg: Das deutsche Seerecht Herausgegeben von Mittelstein und Sebba Berlin, Leipzig 1921.

Schleicher: Der gegenwärtige Stand des internationalen Rechts der Luftfahrt in Niemeyers Zeitschrift 1924/25 S. 1 ff. (I.).

Schleicher: Internationales Luftfahrtrecht Dissertation Tübingen 1924. (II.).

Schleicher: Luftfahrtrecht in Strupp: Wörterbuch des Völkerrechts Berlin 1927. (III).

Schreiber: Avant-projet sur la nationalité des aéronefs für die Chambre de Commerce Internationale in Droit Aérien 1929 S. 57 ff. (I.).

Schreiber: Die moderne Entwicklung des Luftfahrtrechts in Weltwirtschaftliches Archiv Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel. Band 25, Heft 1 (1927 S. 198 ff.). (II.).

Schreiber: Probleme des Luftverkehrsrechts in Festgabe für E. Zitelmann des Archivs für Rechts- und Wirtschaftsphilosophie der Universität Bonn 1922/1923 Band 16 Heft 4 (III.).

Schreiber: Rechtsgrundlagen des überseeischen Luftverkehrs Auszug aus einem im Jahre 1927 für die Hapag erstatteten Gutachten (IV.).

Spanner, E. F.: The airship business. London 1927.

Spaight, J. W.: Aircraft in Peace and the Law London 1919.

Spiropulos, J.: Der Luftraum — integrierender Bestandteil des Staatsgebiets Leipzig 1922.

van der Stegen, J.: Le conflit des souverainetés en droit aérien in La Belgique judiciaire 1928.

Strupp, Karl: Grundzüge des positiven Völkerrechts Bonn 1928.

Tilgenkamp, F.: Der Luftverkehr, seine Entstehung und Entwicklung. Zürich 1924.

Türk, Wilhelm: Das öffentliche Recht der Luftfahrzeuge im Reich und in Preußen Köln 1928.

Vallier: Un nouveau statut juridique de la navigation aérienne en France (Bericht an den französischen Senat).

De Visscher, Charles: Le Droit international des Communications Paris 1923.

Wegerdt: Luftrecht Berlin 1927 (I.).

Wegerdt: Die rechtlichen Grundlagen des internationalen Luftverkehrs in Deutsche Wirtschaftszeitung 1927 Nr. 22/23 (II.).

Wingfieldt, L. A. and Sparkes, R. B.: The Law in Relation to Aircraft London 1928.

Wolters, Albrecht: Luftverkehrsrecht Rostock 1918.

Wronsky, M.: Deutsche Luftpolitik Berlin 1927.

Wüstendörfer, Hans: Rechtsgrundlagen des überseeischen Luftverkehrs Auszug aus einem für die Hapag erstatteten Gutachten Hamburg 1927.

Zollmann, Karl: Law of the air. Milwaukee 1927.

Verzeichnis der Zeitschriften.

Annales de Droit commercial et industriel français, étranger et international Paris (A. Dr. c.).

Annuaire de l'Institut de Droit international Paris (Annuaire).

Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. Comptes rendus de la 2e session, 3e session.

Congrès du Comité juridique international de l'Aviation (1. Kongreß usw.) (Comptes rendus) Paris 1912, 1922, 1924, 1926.

The international Law Association Report of the thirty-third Conference held at Stockholm London 1925.

The Journal of Air Law Chicago.

Jahrbuch für Luftverkehr München (J. L. V.)

Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt Berlin.

Der Luftweg: Zeitschrift für Flugwesen und Luftverkehr Berlin.

Mitteilungen des von-Tschuldi-Archivs des Daniel Guggenheim Fund 1930.

Nachrichten für Luftfahrer Herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium Berlin.

Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht Kiel.

Recueil des cours de l'Académie de Droit international Paris (R. C. A.)

Rêvue de Droit international et de Législation comparée La Haye Paris (R. Dr. i.).

Rêvue de Droit international privé Paris (R. Dr. i. pr.).

Rêvue de Droit international public Paris (R. g. Dr. i. p.).

Rêvue juridique internationale de la Locomotion aérienne Seit 1929: Droit Aérien (Dr. Aér.).

Southern California Law Review Los Angeles (S. Cal. L. R.).

Uzet Unterrichtszeitung für Zollbeamte. Hamburg.

Verwaltungsverordnungen betr. die Luftfahrt. Textausgabe der von den preußischen Ministerien für Handel und Gewerbe und des Innern herausgegebenen Erlasse. Berlin 1929 Zusammengestellt von W. Tanneberger und Paul Borchardt.

Voproçy vosduznovo prava (Fragen des Luftrechts) (V. v. pr.). Sammlung der Arbeiten der Section für Luftrecht der Union der Aviachim Gesellschaft der R.S.F.S.R. und der Aviachim Gesellschaft der S.S.S.R. Heft 1 Moskau 1927.

Weltwirtschaftliches Archiv Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel. Jena.

Zeitschrift für das gesamte Luftrecht Berlin. Leipzig (ZLR.).

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt München, Berlin.

Zeitschrift für Ostrecht Berlin. (ZOR.).

Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht Breslau.

Quellenangaben ohne besonderen Nachweis sind aus den „Nachrichten für Luftfahrer", der „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht" und der Zeitschrift „Droit Aérien" entnommen. Die französischen Luftverkehrsbestimmungen sind den „Lois annotées" (Sirey) und dem Bulletin de la Navigation Aérienne — Publication officielle du Ministère de l'Air (Paris), die englischen Bestimmungen den Angaben bei Wingfieldt S. 99 ff., die österreichischen Bestimmungen aus dem Staatsgesetzblatt und den Angaben bei Fischl, die schweizerischen Bestimmungen den Angaben bei Heß entlehnt.

Die Bestimmungen der Abkommen werden in der Weise wiedergegeben, daß zunächst die Anfangsbuchstaben des Staates, mit dem das Abkommen getroffen ist, sodann die Artikelzahl des Abkommens genannt wird. Die Abkommen selbst sind in der zeitlichen Reihenfolge ihres Abschlusses angeordnet.

Das internationale Luftverkehrsrecht nach den von Deutschland geschlossenen Abkommen.

I. Die Entstehung der von Deutschland geschlossenen Abkommen.

Die von Deutschland geschlossenen Luftverkehrsabkommen sind in ihrem Werden und Inhalt bedeutsam von dem Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. 10. 1919, der sog. Cina [1]), beeinflußt.

Die Cina wurde von den alliierten und assoziierten Mächten, die schon während des Weltkrieges mit deren Beratung begonnen hatten, nach der Beendigung des Krieges fast gleichzeitig und in engem Zusammenhang mit dem Versailler Vertrag ausgearbeitet [2]).

An manchen Stellen trägt die Cina die Spuren dieses gleichzeitigen Entstehens [3]). Zwar ist erkennbar, daß die Schöpfer der Cina in ihr den Grundstein zu einem Weltluftverkehrsrecht legen wollten. Es ist aber auch deutlich erkennbar, daß die Cina in den Händen der Siegerstaaten ein Mittel bilden sollte, welches es ihnen ermöglichte, „Deutschlands Luftfahrzeugindustrie zu erdrücken, seine Konkurrenz hintanzuhalten" [4]).

Diesem Zweck diente einerseits Art. 5 der Cina, der es den Mitgliedern der Cina verbot, mit anderen als den in der Cina zusammengefaßten Staaten regelmäßigen Luftverkehr zu betreiben, andererseits Art. 42 der Cina, der die Aufnahme Deutschlands und seiner Verbündeten im Weltkriege überaus erschwerte. Hierdurch sollte auf die im Kriege neutral gebliebenen Staaten ein Druck zum Beitritt ausgeübt, gleichzeitig aber die Zentral-

---

[1]) Diesen Namen trägt das Abkommen nach den Anfangsbuchstaben der Commission Internationale de Navigation Aérienne, dem zur Durchführung der Bestimmungen der Konvention eingesetzten Verwaltungsorgan.

[2]) Zur Geschichte der Cina vergl. Roper, „Dr. Aérien" 1929, S. 557 ff. Henry-Coüannier: 6. Kongreß, S. 7 ff., Hürlimann, S. 15.

[3]) Dies erkennen selbst an Pittard: Droit Aérien, 1923 S. 1. De Visscher R. Dr. i. 1922 S. 182.

[4]) So Pereterski V. P. S. 42. Aehnlich Hürlimann S. 17; Schreiber III, S. 382; Cogliolo, 4. Kongreß, S. 60.

mächte — unter ihnen besonders Deutschland — aus dem Weltluftverkehr, solange es den Feindbundstaaten beliebte, ausgeschaltet werden [5]).

Das erstrebte Ziel wurde nicht erreicht.

Die ehemals neutralen Staaten würden sich durch den Beitritt zur Cina der Möglichkeit beraubt haben, mit Nichtmitgliedern der Cina in Luftverkehrsbeziehungen zu treten; auf eine solche Möglichkeit wollten sie, insbesondere soweit sie Nachbarn Deutschlands waren, nicht verzichten. Sie blieben daher zunächst der Cina fern [6]). Deutschland stand der Luftverkehr mit ihnen, wie auch mit seinen früheren Verbündeten, offen.

Der sich nach dieser Richtung entwickelnde Luftverkehr fand seine rechtliche Grundlage in einer Reihe von Abkommen.

Am 14. 9. 1920 schloß Deutschland ein Luftverkehrsabkommen mit der Schweiz ab [7]). Am 24. 7. 1922 folgte der Abschluß eines Abkommens mit den Niederlanden [8]). Der in dem gleichen Jahre auf Grund behördlichen Uebereinkommens [9]) zwischen Hamburg und Kopenhagen aufgenommene Luftverkehr wurde später durch ein am 25. 4. 1922 abgeschlossenes Abkommen mit Dänemark geregelt [10]). Mit Oesterreich wurde am 19. 5. 1925 [11]), mit Schweden am 29. 5. 1925 [12]) ein Abkommen getroffen.

Erst im folgenden Jahre eröffnete sich für Deutschland der Luftverkehr mit den Mitgliedern der Cina [13]).

Am 14. 12. 1926 trat die Neufassung des Art. 5 der Cina in Kraft [14]); den Mitgliedern der Cina war es nunmehr gestattet, mit Nichtangehörigen der Cina unter bestimmten Voraussetzungen auf Grund eines Abkommens in Luftverkehrsbeziehungen zu treten.

---

[5]) Vergl. hierzu Wegerdt ZLR. II, S. 26; Schleicher, DJZ. 1928, S. 1383; Pollog S. 7; Fagg S. Cal. L. R. 1929 S. 341.

[6]) Vergl. insbes. Pittard a. a. O. u. auf dem 4. Kongr. S. 62; Döring: Dr. Aér. 1928, S. 386. Paul Reynaud in der Franz. Deputiertenkammer bei Sirey: Lois annotées 1921—1925, S. 949.

[7]) Ratifiziert am 28. 12. 1920. R. G. Bl. 1921, S. 168.

[8]) Die Ratifikation erfolgte erst am 4. 7. 1929; R. G. Bl. II S. 627, 389. Ueber den Grund des langen Zögerns siehe Dr. Aér. 1929, S. 315, und Döring, I, S. 11.

[9]) S. preuß. Min. Erl. vom 2. 5. 23, Min. Bl. f. innere Verwaltung, S. 207.

[10]) Ratifikations-Bekanntmadiung vom 21. 4. 23. R. G. Bl. II, S. 215, 302.

[11]) Ratifik.-Bek. vom 5. 10. 1925, R. G. Bl. II, S. 855, 951.

[12]) Gesetz vom 26. 8. 1925, R. G. Bl. II, S. 858 ff., Rat.-Bek. vom 28. Okt. 1925, II, S. 969.

[13]) Mit England bestand schon vorher ein nur provisorischer Luftverkehr.

[14]) S. Dr. Aér. 1927, S. 156.

Schon am 18. 5. 1926, als die Abänderung des Art. 5 der Cina in sicherer Aussicht stand, als ferner die Befreiung des deutschen zivilen Luftverkehrs von den ihm in Auswirkung des Versailler Vertrages auferlegten Beschränkung in die Wege geleitet war, wurde in gegenseitigem behördlichen Einverständnis der Luftverkehr mit Frankreich auf der Strecke Berlin—Paris aufgenommen [15]). Am 22. 5. 1926 kam es zu dem Abschluß eines Luftverkehrsabkommens [16]). Am 29. 5. 1926 wurde ein mit dem französischen Abkommen völlig übereinstimmendes Abkommen mit Belgien abgeschlossen [17]); auch mit Belgien wurde schon vor der Ratifizierung der Luftverkehr aufgenommen.

In rascher Folge gelangten dann die Abkommen mit der Tschechoslowakei vom 22. 1. 1927 [18]), mit Italien vom 20. 5. 1927 [19]) und mit England vom 29. Juni 1927 [20]) zum Abschluß. Ferner war der Weg geebnet für einen über Frankreich führenden Luftverkehr mit Spanien, der von Frankreich als Ausgleich für eine von Deutschland zugestandene französische Linie nach Prag gestattet wurde. Es folgte daher bald das Luftverkehrsabkommen mit Spanien vom 9. 12. 1927 [21]).

Am 23. 1. 1929 endlich wurde ein Abkommen mit Norwegen getroffen [22]) [23]) [24]).

Alle von Deutschland abgeschlossenen Abkommen lehnen sich in ihrem Inhalt eng an die Cina an. Dies ist, soweit die mit den Mitgliedern der Cina abgeschlossenen Abkommen in Be-

---

[15]) Pollog S. 15; Wronsky, Deutsche Luftpolitik, Berlin 1927, S. 2.

[16]) Gesetz vom 6. 12. 1926, R. G. Bl. 1926 II, S. 740 ff.
Rat.-Bek. 10. II. 27. R. G. Bl. II S. 29. — Gesetz vom 6. 12. 1926, R. G. Bl. 1926 II, S. 740 ff.

[17]) Rat.-Bek. 5. XI. 27. R. G. Bl. 27. II. 946; Gesetz vom 6. 12. 1926, R. G. Bl. 1926, II, S. 747 ff.

[18]) NLF. 1927, S. 660. — Ges. v. 21. V. 27. II 433. Rat.-Bek. 11. IV. 29, II 182.

[19]) Ges. v. 3. Nov. 1927, R. G. Bl. II 939. Rat.-Bek. 17. III. 28 II S. 164.

[20]) Ges. v. 3. Nov. 1927, R. G. Bl. II 947. Rat. Bek. 10. XII. 27 II S. 1168.

[21]) Gesetz vom 31. 3. 1928, R. G. Bl. II 1928, S. 303. Rat. Bek. 13. VI. 1928 II 497 ff.

[22]) Gesetz vom 29. V. 1929 R. G. Bl. II 394. Ratifiziert am 10. 7. 1929, R. G. Bl. II 1929, S. 629.

[23]) Das am 30. April 1929 geschlossene Abkommen mit dem Saargebiet bleibt wegen seiner Eigenschaft als nur behördliche Uebereinkunft hier außer Betracht. (S. Dr. Aér. 1929, S. 387 ff.) .

[24]) Am 28. 8. 1929 ist ein deutsch-polnisches Abkommen unterzeichnet worden, durch das den deutschen und polnischen Luftfahrzeugen das Ueberfliegen des anderen Vertragsstaates gestattet wird. Die Einrichtung eines direkten Luftverkehrs ist nicht geplant.

tracht kommen, notwendig; denn Art. 5 der Cina schreibt vor, daß die von den Mitgliedern der Cina getroffenen Sonderabkommen den von der Cina aufgestellten Regeln entsprechen müssen. Aber auch den Abkommen, die mit Nichtmitgliedern der Cina abgeschlossen sind, hat die Cina als Vorbild gedient. Bei den vertragschließenden Staaten war hierbei das Bestreben maßgebend, die notwendige Einheit des internationalen Luftverkehrsrechts zu wahren; andererseits sahen sie in der Cina die beste Lösung der Fragen des internationalen Luftverkehrsrechts [25]).

II. Die Abkommen — ein Ausschnitt aus dem internationalen Luftverkehrsrecht.

Die so entstandenen Abkommen regeln den Luftverkehr. Sie sind, wie ihre Präambeln und insbesondere auch die dem Reichstage unterbreiteten Begründungen der Abkommen [1]) betonen, zum Zwecke der Förderung des Luftverkehrs abgeschlossen. Sie öffnen unter gewissen Bedingungen die Gebiete der Vertragsstaaten dem „Luftverkehr": sie treffen Bestimmungen über die Beförderung von Fluggästen, Waren, Post, über die Einrichtung von regelmäßigen Luftlinien und über ähnliche Fragen. Sie behandeln somit — abgesehen von einzelnen, das Gesamtbild nicht beeinträchtigenden Ausnahmen — nicht die Luftfahrt schlechthin, d. h. die Fortbewegung von Fahrzeugen, die zur Beförderung von Personen oder Sachen eingerichtet sind, in der Luft, ohne Rücksicht auf den Zweck dieser Fortbewegung [2]). Ihr Inhalt ist vielmehr wesentlich enger. Gegenstand der in den Abkommen getroffenen Regelung ist die Luftfahrt mit dem ausschließlichen oder doch überwiegenden Zweck der Beförderung von Personen — sei es auch nur des Luftfahrzeugführers selbst — und von Sachen in der Luft, sowie die hiermit im Zusammenhang stehenden Angelegenheiten. Die sonstige Luftfahrt, bei der der Beförderungszweck hinter anderen mit der Luftfahrt verbundenen Zwecken zurücktritt, wie dies z. B. bei der Militär-, Wettbewerbs-, Schauluftfahrt, der wissenschaftlichen Luftfahrt und dergl. der Fall ist, scheidet aus den von den Abkommen ergriffenen Gegenständen aus.

Da der Luftverkehr die verschiedenartigsten Lebensbeziehungen zeitigt, so lassen die den Luftverkehr regelnden Rechts-

[25]) Vgl. Döring III, S. 385.

[1]) Vgl. z. B. die Begründung der Abkommen T. J. E. RTDr. Nr. 3353, 3616, 3643. „ . . . Die Abkommen sollen den zivilen Luftverkehr zwischen den beiden Staaten im Sinne möglichster Förderung des Luftverkehrs regeln . . .". Busse II, S. 57.

[2]) Vgl. zu dem Begriff Luftfahrt Basarke S. 67, 69 und Schreiber J. L. V. 1924 S. 167. Nicht ganz klar Türk S. 62.

normen eines Einzelstaats sich in die verschiedensten Rechtsdisziplinen einordnen: „Der Luftverkehr stellt dem Völkerrecht wie dem Staatsrecht und dem Verwaltungsrecht, dem Prozeß- wie dem Strafrecht, wie dem bürgerlichen Recht jeweils ihre eigenen Probleme" [3]) Diese inhaltlich so verschiedenen Rechtssätze werden durch den von ihnen behandelten Stoff, dem Luftverkehr als einer einheitlichen sozialen Erscheinung, zu einem neuen in sich geschlossenen Rechtssystem, dem Luftverkehrsrecht zusammengefaßt [4]).

Gleiches gilt für die den internationalen Luftverkehr regelnden Rechtsnormen. Sie lassen sich — inhaltlich überaus verschieden — in der Rechtsdisziplin des internationalen Luftverkehrsrechts zusammenfassen [5]).

Der Luftverkehr zwischen den Vertragsstaaten unterliegt der rechtlichen Regelung durch die Abkommen nur insoweit, als die durch ihn zwischen den Vertragsstaaten sich ergebenden — zwischenstaatlichen, internationalen — Beziehungen ihrer bedürfen: die Abkommen enthalten daher einen kleinen Ausschnitt aus dem großen Gebiet des internationalen Luftverkehrsrechts [6]).

III. Die einzelnen der von den Abkommen behandelten Gegenstände.

1. Die Staatshoheit im Luftraum.

a) Die geschichtliche Entwicklung des Völkerrechtssatzes von der Staatshoheit im Luftraum und seine Bedeutung in der Staatenpraxis.

Die Tatsache, daß Deutschland und seine Vertragsstaaten die Regelung ihrer Luftverkehrsbeziehungen für notwendig hielten, läßt den Grundgedanken erkennen, von denen die Vertragsstaaten ausgingen: die Inanspruchnahme und gegenseitige Anerkennung der Lufthoheit.

---

[3]) Schleicher J. L. V. 1925 S. 66.

[4]) Grundlegend hierzu Pereterski V. P. S. 5 f. V. V. Pr. S. 77 ff. Er gibt eine erschöpfende Uebersicht über den Inhalt und die Geschichte des Luftverkehrsrechts; s. ferner Sarsar: V. V. Pr. S. 90; Kohler S. 1 f; auch Ambrosini Dr. Aér. 1923, S. 455.

[5]) Darüber, daß die Luftverkehrsabkommen im Verhältnis zu den allgemeinen Staatsverträgen leges speciales sind, vergl. Schleicher II S. 848.

[6]) Da das internationale Luftverkehrsrecht von dem von ihm behandelten Stoff beherrscht wird, so muß auch die das internationale Luftverkehrsrecht ordnende Betrachtung dem Rechnung tragen und stoffliche, nicht rechtssystematische Gesichtspunkte zur Grundlage ihrer Einteilung machen. Dem folgen nahezu alle Darstellungen des internationalen Luftverkehrsrechts.

Dieser Stellungnahme liegt ein allgemein angewandter Völkerrechtssatz zu Grunde.

Die noch vor dem Weltkriege überaus heftig umstrittene Frage: ist die Luft frei oder unterliegt sie der beschränkten oder gar unbeschränkten Staatsgewalt des „Territorialstaates“ [1]), ist durch die Auswirkungen des Weltkrieges im Sinne der vollen Bejahung der Lufthoheit des Territorialstaates entschieden worden [2]). Der Weltkrieg zwang die neutralen Staaten, insbesondere die Schweiz und die Niederlande, die unbeschränkte Lufthoheit über ihrem Gebiet in Anspruch zu nehmen, um ein Ueberfliegen ihres Gebiets durch die Luftfahrzeuge der kriegführenden Staaten zu verhindern [3]). Nach Beendigung des Weltkrieges blieb die Neigung zur Abschließung nach außen nicht nur bei den ehemals neutralen, sondern auch bei den früher kriegführenden Staaten. Es ist daher verständlich, daß die aus dem Kriegs- und Nachkriegsgeist geborene Cina deutliche Merkmale dieses Bestrebens trägt. Nach ihrer klassischen Fassung steht den Mitgliederstaaten „die vollständige und ausschließliche Staatsgewalt“ in dem Luftraum über ihrem Gebiet zu.

Der Grundsatz der Cina ist in sämtliche staatlichen Gesetzgebungen [4]) und zwischenstaatlichen Vereinbarungen [5]) auf dem Gebiete der Luftfahrt und des Luftverkehrs übergegangen. Die Völkerrechtswissenschaft erklärt ihn daher für einen Satz des allgemeinen Völkerrechts [6]). Auch für die deutsche Luftfahrtge-

---

[1]) Dieser Ausdruck ist seit Fauchille in der französischen Literatur und Gesetzgebung, wie auch in der internationalen Fachsprache gebräuchlich. Er bezeichnet den Staat, dessen Staatsgebiet einschließlich des Luftraums als Gegenstand des Luftfahrtrechts in Betracht kommt.

[2]) Zur Geschichte vergleiche: Günther von Hackwitz: Die Neutralität im Luftkriegsrecht, Tübingen 1927, S. 52 ff., besonders S. 59; ferner Schleicher II S. 199 und die Beratungen des ersten Kongresses S. 54 ff.; Spaight S. 8 ff.

[3]) Das Tatsachenmaterial hat Spaight S. 203 ff. sorgfältig zusammengestellt.

[4]) Von den Staaten außerhalb der Abkommen sind zu nennen USSR.; Nachweise bei Sarsar VVPr. S. 103 und bei Lachtjin ebendort S. 166; Litauen 1, Ungarn 1; USA. § 6 Federal Air Commerce Act of 1926 bei Zollmann: App. 2 Sec. 6 S. 192. Für Polen vergl. Andrej Kaftal im Z. O. R. 1928 S. 1487. Alle anderen Staaten implicite. Hinweise auf Vorkriegsgesetzgebungen bei Babey: Dr. Aér. 1924 S. 50.

[5]) Hier kommen vor allem in Betracht die Ciana (Convention Ibéro-Américaine de Navigation Aérienne) und die Convention Panaméricaine d'Aviation Commerciale (20. 2. 28) s. Dr. Aér. 1929, S. 250 ff. und die Aufzählung bei Fagg S. Cal. L. R. 1929 S. 432 f.

[6]) So vor allem Spiropulos, dessen Werk den Schlußstein unter die Entwicklung jenes Völkerrechtssatzes setzt. S. besonders S. 115. Ferner Wolters S. 23 ff.; Sarsar VVPr. S. 93, 98, 102, Strupp S. 81; Schreiber

setzgebung und für die von Deutschland abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen dient er als Grundlage. Zwar wird die Inanspruchnahme der Lufthoheit nicht mehr ausdrücklich ausgesprochen. Eines solchen Ausspruchs bedurfte es mit Rücksicht auf das Bestehen jenes Völkerrechtssatzes nicht [7]).

Der Satz, daß jeder Staat die volle und ausschließliche Lufthoheit hat, ist für die gesamte Gestaltung des Luftfahrtsrechts und des Luftverkehrsrechts, besonders auch des internationalen Luftverkehrsrechts, von grundlegender Bedeutung. Aus ihm ist zu folgern, „daß der Luftraum eine juristische Einheit mit der Erdoberfläche bildet und daß auf ihn die Staatshoheit sich ebenso erstreckt, wie auf die Erdoberfläche" [8]). Alle die in dem Luftraum über dem Gebiete des Territorialstaates aus dem internationalen Luftverkehr sich ergebenden Vorgänge spielen sich in dem Machtbereich des Territorialstaates ab; sie unterliegen seiner Staatsgewalt und Zuständigkeit [9]). Der Territorialstaat hat das Recht, „beliebige Maßnahmen in Bezug auf den ganzen Luftraum zu treffen" [10]); er ist insbesondere in der Lage, seine Grenzen nach Belieben dem internationalen Luftverkehr zu öffnen oder zu schließen [11]).

Von diesem Recht hat die Staatenpraxis in der Weise Gebrauch gemacht, daß sie dem internationalen Luftverkehr das Staatsgebiet der Territorialstaaten grundsätzlich verschließt. Internationaler Luftverkehr ist nur auf Grund eines Staatsvertrages oder auf Grund einer besonderen Erlaubnis des Territorialstaates gestattet [12]). Zwar widerspricht die Uebung der Staaten, die sich schon zu einem Völkerrechtssatz ausgebildet hat, dem sonst im Völkerrecht geltenden ius commercii. Sie ist aber gleichwohl als bestehend anzuerkennen [13]).

IV S. 1, II S. 199; Spaight S. 5; Fixel S. 23 ff.; Zollmann S. 3; Davis S. 11, 12 Anh.; Hotchkiss S. 7, 11; Fagg S. Cal. L. R. 1929, S. 433 f.; Garner S. 366 ff. u. a. Völlig beendet ist der Streit aber nicht. Vergl. die grundsätzlich verschiedene Stellungnahme von Henry-Coüannier I S. 145, II S. 28; van der Stegen: S. 144 ff.; Babey in Dr. Aér. 1924, S. 55; Neumeyer S. 234; Fauchille S. 581 ff.; vgl. auch Art. 1 des Code de l'Air und hierzu de Visscher in R. Dr. Aér. i. 1927 S. 183 ff. Sarsar-Lachtjin S. 50, Frankenstein I S. 116.

[7]) S. Fagg a. a. O. S. 433.

[8]) Pereterski S. 27 f.

[9]) Lortsch in Dr. Aér. 1929, S. 9.

[10]) Pereterski S. 27 ff.

[11]) Fauchille S. 1135; Döring I S. 14; Schleicher II S. 20.

[12]) So ausdrücklich § 100 DLVVo.

[13]) Die Beschränkung wird die Regel, die Freiheit die Ausnahme; Fauchille S. 620, 1135; van der Stegen S. 138, 145; Garner S. 373 f.; Fagg S. Cal. L. R. 1929 S. 434; Schleicher I S. 2; II S. 20; Schreiber IV S. 1; de Visscher ZLR. I S. 9; Hamel S. 37. — Triepel in seiner Vorlesung

III. I b) Die räumliche Begrenzung der Staatshoheit im Luftraum.

Der Luftraum, innerhalb dessen sich die Staatsgewalt des Territorialstaates auswirken kann, wird durch die Ausdehnung des Staatsgebietes bestimmt.

Das Staatsgebiet erfährt seine Begrenzung nach völkerrechtlichen Regeln; diese sind auch für die Bestimmung der Luftgrenzen maßgebend. Die Luftgrenze zwischen zwei Staaten wird durch eine Senkrechte bestimmt, die nach der Landesgrenze verläuft. „Pour tous les Etats, l' aéronef venant de l' étranger, est censé pénétrer dans un Etat au moment où il passe au-dessus de la ligne frontière terrestre . . ." [14]). Diese Lösung der früher oft erörterten Frage, ob eine frontière surface oder eine frontière volume anzuerkennen sei, ergab sich als eine natürliche Folge aus der Anerkennung des Prinzips der Lufthoheit [15]). Sie ist auch für die deutschen Abkommen maßgebend.

Die Bestimmung der See-Luftgrenze ist ähnlichen Grundsätzen unterworfen.

Zwar gehören nach allgemeinem Völkerrecht die Küstengewässer zum Staatsgebiet [16]); dem Küstenstaat steht jedoch an ihnen keine volle, sondern nur eine beschränkte Souveränität zu, deren Inhalt gewöhnlich durch eine kasuistische Aufzählung einzelner Befugnisse des Küstenstaats wiedergegeben wird. Folgerecht dürfte den Küstenstaaten in der „Küstenluft" [17]) nur eine ähnlich beschränkte Hoheit zugestanden werden. Die meisten der von Deutschland abgeschlossenen Abkommen nehmen aber ausdrücklich die volle Lufthoheit an der Küstenluft in Anspruch [18]). Auch hier folgen sie einem durch die Cina (Art. 1, II) und die ihr folgende Staatenpraxis [19]) zur Anerkennung gelangtem und auch von der Völkerrechtswissenschaft nicht mehr

---

Völkerrecht spricht hier von der negativen Funktion der Staatshoheit. — Aus der Gesetzgebung der Vertragsstaaten s. B § 3; E Art. 4; F Art. 8; J Art. 5; N Art. 6; No Art. 2, 15, 32 ff.; S Art. 2; Sch Art. 7; Sp Art. 2; T Art. 43.

[14]) Babey in Dr. Aér. 1924 S. 54 ff.; vgl. auch die eingehenden Darlegungen bei Henry-Coüannier I S. 147 ff., Dr. Aér. 1910 S. 261—263.

[15]) Spaight.

[16]) Diese Frage ist wie alle anderen Fragen des Rechts des Küstenmeeres überaus bestritten. Vgl. im einzelnen Fauchille Nr. 491, 492, 628 A. 12 u. Th. Niemeyer: Allgemeines Recht des Küstenmeeres. Kiel 1926.

[17]) Fauchille Nr. 628 A. 15; Döring in Dr. Aér. 1929 S. 284 sprechen von einem „air littorial", einer „atmosphère littoriale".

[18]) S 1 II; N 1 II; Sch II; F 1 II; B 1 II; T 1 III; J 1 IV; E 1 II; Sp 1 III; No 1 II.

[19]) Außerhalb der Vertragsstaaten die Ciana, sämtliche übrigen Abkommen.

bestrittenen Völkerrechtssatz. Dieser Völkerrechtssatz entspricht einerseits einem praktischen Bedürfnis der Staaten, sich vor dem Luftverkehr, der größere Gefahrenquellen als der Seeverkehr für sie mit sich bringt, genügend schützen zu können. Andererseits steht er im Einklang mit der von einem großen Teil der Völkerrechtslehrer vertretenen Meinung, daß dem Küstenstaat volle Staatshoheit an den Küstengewässern zustehe[21]), eine Ansicht, die sich wohl endgültig durchsetzen wird.

Die deutschen Abkommen, die von der Inanspruchnahme der Lufthoheit über den Küstengewässern handeln, sprechen somit einen vorhandenen Völkerrechtssatz noch einmal aus und bestätigen ihn damit gleichzeitig. Soweit die Abkommen nach ihrem Wortlaut die Lufthoheit nur an dem Raum über „dem Land und Seengebiet" (Dä l II) oder an dem „Hoheitsgebiet" (Oe I) der Vertragsstaaten in Anspruch nehmen, sind hierin auch die Küstengewässer Deutschlands einbegriffen.

In dem Küstenluftgebiet übt der Küstenstaat die Staatsgewalt „voll und unbeschränkt" aus. Auch die Küstenluft ist grundsätzlich dem fremden Luftverkehr entzogen[22]). Alle Vorgänge im Küstengebiet spielen sich im Staatsgebiet des Küstenstaats ab[23]). Ein dem Recht der Seeschiffahrt auf unschädlichem Verkehr durch die Küstengewässer entsprechendes allgemeines Recht des Luftverkehrs auf unschädlichem Verkehr durch die atmosphère littoriale besteht nicht.

Die Grenze des Küstenluftgebiets ist nach der Grenze des Küstenmeeres in entsprechender Anwendung der bei der Bestimmung der Landluftgrenze maßgebenden Grundsätze festzusetzen[24]).

Zu dem Staatsgebiet des Mutterstaates gehören völkerrecht-

---

[20]) Döring, Dr. Aér. 1929 S. 282; Wegerdt ebendort S. 173, 187, Heß A. 1 zu Art. 1; Schleicher II S. 26; Temple Grey in R. Dr. i. 1927 S. 137, 144; Sarsar V. V. pr. S. 97. Noch zweifelnd Neumeyer S. 236; Hazeltine S. 44.

[21]) Vgl. Rivier: Principes du Droit des Gens I S. 149; ihm folgend Fedozzi in R. C. A. 1925 S. 55 ff.; Temple Grey in R. Dr. i. 1927 S. 137, 144; Thomas Barclay's Vorschlag an das Institut de Dr. I.; session de Lausanne 1925, Annuaire S. 162, sowie Annuaire 1928 S. 632 ff.; Osten Unden in R. Dr. i. 1929, S. 217 ff.; Strupp S. 69 mit weiteren Nachweisen.

[22]) Garner S. 369.

[23]) Fauchille Nr. 628 A. 14; Schleicher II S. 26.

[24]) Die Regelung des Luftverkehrs über den Sund, wie die des Luftverkehres über Meerengen überhaupt, dürfte zweckmäßig dem Vorschlage Wegerdt's in Dr. Aér. 1929, S. 187 folgen „dans le sens de la liberté de l'espace atmosphérique audessus des détroits . . .". Vgl. auch Schleicher II S. 26; de Visscher R. Dr. i. 1924 S. 19; Fauchille Nr. 503 A. 4.

lich auch die Nebenländer (Kolonien) [25]). Dem Mutterstaate steht daher auch die volle und ausschließliche Lufthoheit in dem Luftgebiet über den Kolonien und ihren Territorialgewässern zu [26]). Die Regelung, die die deutschen Abkommen über den Luftverkehr treffen, müßte daher auch auf die Kolonien sich erstrecken. Nach dem System der deutschen Abkommen beziehen sich die Vorschriften der Abkommen aber nur auf den Verkehr über dem Gebiete des Mutterlandes. Soll die Wirkung der Abkommen auch die Kolonien ergreifen, so wird dies besonders bestimmt [27]) [28]).

Nach oben kennt die Lufthoheit des Territorialstaates keine absolute Grenze; diese schwankt vielmehr. Zwar ist sie nicht abhängig von der Höhe, die tatsächlich von jedem Luftfahrzeug erreicht wird, das den Territorialstaat überfliegt [29]); denn der Territorialstaat nimmt die Lufthoheit nicht nur, soweit der Luftverkehr in Betracht kommt, in Anspruch. Vielmehr will er den Luftraum über seinem Gebiet in einer solchen Ausdehnung unter seiner Staatsgewalt sehen, als überhaupt das menschliche Einwirkungsvermögen auf den Luftraum reicht [30]). Darüber hinaus erstreckt sich die Staatsgewalt nicht: hier erst findet sie ihre „natürliche Grenze" [31]).

III 2a) Das Recht zum Luftverkehr.

Ueber dem so begrenzten Staatsgebiet gewähren die Art. 1 der Abkommen Sch. N, Oe, S, F, B, J, E, No den Luftfahrzeugen der Vertragsstaaten „das Recht zum Luftverkehr". Es handelt sich hier, wie bei dem „droit de passage" der Cina (Art. 2), nicht nur um eine „liberté de passage qui a la nature d'une faveur, d'une licence revocable . . . ." [1]), sondern um einen echten Rechtsanspruch, dessen Erfüllung verlangt werden kann.

Inhaber des Rechts auf Luftverkehr sind, nachdem die Abkommen in die Gesetzgebungen der einzelnen Staaten übergegangen sind, nicht die Vertragsstaaten selbst; sie haben nur einen

---

[25]) Liszt-Fleischmann S. 137 Nr. II, Schack: Das deutsche Kolonialrecht in seiner Entwicklung bis zum Weltkrieg S. 13 ff.

[26]) So ausdrücklich die Cina 1 II.

[27]) J 1 IV; Sp 1 III.

[28]) Das Abkommen E 1 III bezieht sich nicht auf den Freistaat Irland.

[29]) So de Visscher ZLR. I S. 12. Er spricht deshalb von „limites naturelles".

[30]) Dies ist besonders wichtig für die drahtlose Nachrichtenübermittlung; vgl. Homburg in Dr. Aér. 1926 S. 395.

[31]) So auch Pereterski V. Pr. S. 36.

[1]) So für die Cina: Garner S. 368; gegen ihn treffend Fauchille Nr. 531 A. 10, 628 A. 12.

Anspruch gegen den Vertragsgegner darauf, daß dieser ihre Luftfahrzeuge verkehren lasse. Das Recht auf Luftverkehr steht auch nicht, wie der Wortlaut der Abkommen zunächst glauben läßt, „den Luftfahrzeugen" der Vertragsstaaten zu; diese können als Sachen Inhaber von Rechten nicht sein. Vielmehr gewähren die Abkommen das Recht zum Luftverkehr denjenigen Personen, die zu den Luftfahrzeugen in einer derartigen Beziehung stehen, daß die Luftfahrzeuge als Luftfahrzeuge des einen oder des anderen Vertragsstaats angesehen werden können [2]) [3]).

Das Recht zum Luftverkehr richtet sich gegen denjenigen, der nach der Gesetzgebung des das Recht einräumenden Staates als Objekt anzusehen ist. Das ist in erster Linie der Staat selbst. Er ist verpflichtet, dem Luftfahrzeug den Luftverkehr zu gestatten. Ferner der Grundeigentümer, der das Ueberflogenwerden von Luftfahrzeugen des fremden Staates dulden muß.

III 2b) Der Inhalt des Rechts zum Luftverkehr.

Der Inhalt des Rechts zum Luftverkehr ist in den Abkommen nicht näher erläutert.

Anhaltspunkte für die Auslegung gewähren der Wortlaut der Bestimmung und der Zweck der Abkommen.

Nach dem Wortlaut ist nur ein Recht auf den „Verkehr" in der Luft gegeben; hiermit stimmt der Zweck der Abkommen überein. Die Abkommen wollen nur den Luft„verkehr" regeln und für ihn nur die rechtliche Grundlage bieten. Die Luftfahrzeuge dürfen sich daher nur insoweit in dem fremden Luftraum bewegen, als der Verkehr, d. h. die Beförderung von Personen oder Sachen, es erfordert. Mit Rücksicht darauf, daß es Aufgabe der Abkommen ist, den Luftverkehr zu fördern, erscheint eine weite Auslegung des Begriffs „Luftverkehr" geboten. So gehört zu der Ausübung des Luftverkehrs die Vornahme aller derjenigen Handlungen im Luftraum, die sich aus dem Betriebe des Luftfahrzeugs in technischer Hinsicht ordnungsmäßig ergeben, selbst dann, wenn sie sich, wie das Abwerfen von Ballast, störend auswirken [4]). Dagegen fällt das Abwerfen von Flugblättern, Reklamezetteln und dergl., mag das Luftfahrzeug im übrigen auch

---

[2]) Wann dies der Fall ist, ist S. 19 ff. der Arbeit dargelegt. Die Ausdrucksweise der Abkommen wird im Interesse der Kürze beibehalten.

[3]) Vgl. Fauchille S. 617 für die Cina. Der Dieb eines Luftfahrzeugs hat demnach nicht das Recht zum Luftverkehr, wohl aber derjenige, der das Luftfahrzeug befugt statt des Eigentümers oder für ihn benutzt, etwa derjenige, der das Luftfahrzeug gechartert hat.

[4]) Hollatz S. 11, Hotchkiss Nr. 24, 25.

„verkehren", nicht unter jene Handlungen; sie sind nicht betriebsgemäße Vorgänge [5] [6]).

Rauchentwicklung und Geräuschentwicklung sind dagegen betriebsgemäße Vorgänge und bleiben im Rahmen des Rechts zum Luftverkehr, sofern sie nicht den von der Gesetzgebung des überflogenen Staates vorgesehenen Rahmen überschreiten. Dient die Fortbewegung des Luftfahrzeugs in der Luft nicht der Beförderung von Personen oder von Sachen, dient sie vielmehr verkehrsfremden Zwecken, so ist die Grenze des Rechts zum Luftverkehr überschritten. Das Luftverkehrsrecht enthält daher nicht das Recht zur Ausführung von akrobatischen Künsten, zum Streuen von Samen über Ackerflächen, von Gift über Wäldern zur Bekämpfung von Ungeziefer. Nicht in den Rahmen des Rechts zum Luftverkehr fällt ferner die Ausführung einer wissenschaftlichen Expedition zur Erforschung des Luftraums, wie die Luftfahrt zu wissenschaftlichen Zwecken überhaupt [7]). Das gleiche gilt von der Veranstaltung eines Luftwettbewerbes, der sich, mag er auch im Heimatstaat des Luftfahrzeugs veranstaltet sein, über das Gebiet des Territorialstaats erstreckt. Eine Ausdehnung des Rechts zum Luftverkehr in dieser Richtung erlaubt der ganze Zuschnitt der Abkommen nicht; denn sie sehen von besonderen in solchen Fällen notwendigen Vorsichtsmaßregeln ab.

Für alle diese und ähnliche Luftfahrten ist eine besondere, für den Einzelfall einzuholende Erlaubnis der zuständigen Behörde des Territorialstaats notwendig, falls nicht dessen Gesetzgebung, wie es z. B. bei der Veranstaltung von Luftwettbewerben, Schauflügen und dergl. der Fall ist, noch sonstige Erfordernisse aufstellt.

Eine weitere Einschränkung erfährt das Recht zum Luftverkehr in einigen Abkommen durch die Bestimmung, daß der Luftverkehr nur „unschädlich" sein dürfe [8]). Diese Bestimmung ist in Anlehnung an die Cina Art. 2 getroffen, die — ihrerseits nach dem Vorbilde des völkerrechtlichen droit de passage inoffensif der Seeschiffe in Küstengewässern — gleichfalls nur ein Recht zum unschädlichen Verkehr kennt. Eine Begriffsbestimmung geben die Abkommen nicht. Auf die Cina kann zum Zwecke der Auslegung nicht zurückgegriffen werden, denn auch sie schweigt [9]).

---

[5]) Hollatz a. a. O.; Pereterski S. 83; Zollmann S. 59. § 57 DLVVo. verlangt zur Ausführung von Reklameflügen behördliche Genehmigung.

[6]) Darüber, wann die Anbringung von Lichtreklame und anderer Reklame am Luftfahrzeug gestattet ist, vgl. Türk S. 70.

[7]) Ueber den Begriff wissenschaftliche Luftfahrt vgl. Türk S. 72 ff.

[8]) Sch. 2; N. 1; Dä. 1; S. 1.

[9]) Dies wird von den Kommentatoren der Cina im Hinblick auf den so entstandenen unsicheren Rechtszustand mit Recht beklagt. Vgl. Fauchille Nr. 531 A. 10; Saldana RCCA. 1925 S. 339.

Die Abkommen selbst bieten zu wenig sichere Anhaltspunkte, als daß sich aus ihnen der Inhalt des Begriffs „unschädlicher Luftverkehr" ermitteln ließe. Es bleibt daher nur die Annahme übrig, daß die Abkommen es der Zuständigkeit der Territorialstaaten überlassen haben, darüber zu entscheiden, ob die Ausübung des Rechts auf Luftverkehr einen verletzenden Charakter trägt oder nicht [10]).

Zwar gestattet eine solche Auslegung den Territorialstaaten, die fremden Luftfahrzeuge Sonderbestimmungen zu unterwerfen und den internationalen Luftverkehr auf diese Weise mißbräuchlich einzuschränken [11]). Die Willkür der Vertragsstaaten findet jedoch eine Grenze: bei der Ausfüllung des Begriffs „unschädlicher" Luftverkehr dürfen sie nicht solche Vorschriften treffen, die das Recht zum Luftverkehr inhaltlos machen. Durch ein solches Verhalten würden sie sich in Widerspruch setzen zu der übernommenen Pflicht, den internationalen Luftverkehr zu gestatten. Soweit die einzelstaatlichen Gesetzgebungen nichts Besonderes bestimmen, ist der Luftverkehr der fremden Luftfahrzeuge immer dann unschädlich, wenn sie sich im Rahmen dessen halten, was den „verkehrenden" [12]) einheimischen Luftfahrzeugen gestattet ist. Die übrigen deutschen Abkommen gewähren das Recht zum Luftverkehr ohne die ausdrückliche Einschränkung, daß er unschädlich sein müsse. Gleichwohl wohnt auch ihnen unausgesprochen die gleiche Einschränkung inne. Denn aus dem Schweigen der Abkommen kann nicht entnommen werden, daß die einzelstaatliche Gesetzgebung in der Ausgestaltung des den fremden Luftfahrzeugen gewährten Rechts zum Luftverkehr — innerhalb des Rahmens der Abkommen — in der Weise gebunden sein solle, daß sie fremdenrechtliche, beschränkende Luftverkehrsvorschriften nicht einführen dürfe. Eine solche Begrenzung des Souveränitätsrechts des Territorialstaats hätte ausdrücklich bestimmt werden müssen. Der Territorialstaat hat es somit auch hier in der Hand, die fremden Luftfahrzeuge Sondervorschriften zu untewerfen, um einen „unschädlichen" Verkehr durch sie zu gewährleisten.

Das Abkommen mit Dänemark kennt im Gegensatz zu den übrigen Abkommen kein Recht, sondern nur eine „freie Zulassung" zum Luftverkehr (Art. 1). Sachlich ist hier aber gleichfalls ein Recht zum Luftverkehr gemeint. Dies geht schon daraus her-

---

[10]) So für die Cina (ohne Begründung) Henry-Coüannier II S. 12 und auf dem 4. Kongreß S. 30; Fauchille Nr. 531; Nr. 628; Garner S. 369. — Abwegig van der Stegen S. 138. — Für die deutschen Abkommen — allerdings zu eng im einzelnen — Schleicher II S. 56.

[11]) Dies fürchtet Garner S. 369. Die Praxis der Vertragsstaaten ist diesen Weg nicht gegangen; vgl. z. B. Sch. Art. 1, 6; T § 43 V F Art. 19, 8.

[12]) Nicht den Luftfahrt treibenden Luftfahrzeugen.

vor, daß Art. 2 das Verbot des Luftverkehrs nur unter bestimmten Bedingungen gestattet, daß ferner Art. 11 das „Recht" auf Landung und einen „Anspruch" auf Hilfeleistung kennt. Der Inhalt des Rechts zum Luftverkehr ist in gleicher Weise wie bei den übrigen Abkommen zu bestimmen.

Sämtlichen Abkommen ist eigentümlich, daß sie das Recht zum Luftverkehr nicht auf den Luftverkehr bei Tag beschränken; auch der Luftverkehr bei Nacht ist gestattet. In dieser Beziehung schließen sich die Abkommen wieder an die Cina an, die, obwohl bei ihrer Schaffung Bestrebungen sich geltend machten, die nur den Tagesluftverkehr zulassen wollten [13]), gleichfalls eine solche Unterscheidung nicht kennt [14]).

III 2c) Das Landungs- und Startrecht und das Recht zur Benutzung von Hilfseinrichtungen.

Das Recht auf Luftverkehr bedarf notwendig der Ergänzung durch die Gewährung des Rechts auf Landung in dem Territorialstaat. Diesem Bedürfnisse tragen die Abkommen in der Weise Rechnung, daß sie den fremden Luftfahrzeugen das Recht geben, die dem öffentlichen Luftverkehr zur Verfügung stehenden Flughäfen anzufliegen [15]) [16]). Die fremden Luftfahrzeuge erfreuen sich somit nicht der in manchen Territorialstaaten, besonders aber in Deutschland [17]), sehr weitgehenden Landungsrechte der heimischen Luftfahrzeuge [18]).

Mit dem Landungsrecht ist ein Startrecht naturgemäß verbunden; es ist als selbstverständlich in den Abkommen nicht erwähnt [19]). Das schließt jedoch nicht aus, daß in einzelnen Fällen aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder der Verkehrssicher-

---

[13]) Die Cina ist deshalb häufig getadelt worden. Vgl. hierüber Henry-Coüannier II S. 11 und auf dem 4. Kongreß S. 29, 30.

[14]) Dementsprechend läßt § 2 Abs. 1 der deutschen Luftverkehrszollordnung v. 13. 10. 1930 (R. G. Bl. S. 415) auch den Warenverkehr im Luftwege bei Nacht zu.

[15]) Sch. 11; N 5; Dä. 11; Oe 6 I; S 5; F, B, T, J, E Sp 10; No. 12.

[16]) Nach der Ausdrucksweise der meisten Abkommen sind die Flughäfen den fremden Luftfahrzeugen zugänglich, sie stehen ihnen offen. Gemeint ist aber ein dem Recht auf Luftverkehr entsprechendes Landungsrecht.

[17]) § 12 LVG. Die Auslegung schwankt: Busse S. 89 ff. Bredow-Müller S. 172 ff.; Basarke S. 118; Schreiber ZLR. I S. 62; Müller in „Die Luftfahrt" Berlin 1925 S. 358, 374

[18]) Ueber die Zulässigkeit von Startverboten auch gegenüber fremden Luftfahrzeugen s. Türk S. 57.

[19]) Das Landungsrecht und Startrecht steht nicht den „Luftfahrzeugen" zu, sondern demjenigen, der das Recht zum Luftverkehr inne hat, vgl. S. 11 der Arbeit.

heit des Luftfahrzeugs der Start eines Luftfahrzeugs polizeilich untersagt werden kann [20]).

Ein Recht auf Hilfeleistung beim Landen und Starten ist den Luftfahrzeugen durch die Abkommen gleichfalls zugestanden. Zwar wird dieses Recht nur in einigen Abkommen ausdrücklich hervorgehoben [21]); in den übrigen Abkommen ist es als mit dem Landungs- und Startrecht untrennbar verbunden fortgelassen worden.

Im Interesse des überflogenen Staates, wie auch des verkehrenden fremden Luftfahrzeugs, liegt es, daß das Luftfahrzeug die die Sicherheit des Luftverkehrs erhöhenden, ja den Luftverkehr oft erst ermöglichenden Einrichtungen des Luftsicherungsdienstes, des meteorologischen Nachrichtendienstes und des Funkdienstes benutzen kann. Ein Recht zur Benutzung der Sicherungseinrichtungen ist in den älteren Abkommen noch nicht erwähnt. Erst die jüngeren Abkommen [22]) gewähren den Luftfahrzeugen ein Recht zur Benutzung der Einrichtungen. Es muß aber angenommen werden, daß auch die älteren Abkommen in ihrem Recht auf Luftverkehr ein Recht auf Benutzung der Sicherungseinrichtungen enthalten, da sonst das Recht zum Luftverkehr in vielen Fällen praktisch bedeutungslos sein würde.

Die Gebühren für die Benutzung der Flughäfen und Sicherungseinrichtungen müssen nach den Abkommen, soweit sie überhaupt in dieser Hinsicht Bestimmungen treffen, für die einheimischen und die fremden Luftfahrzeuge gleich sein [23]) [24]). Hierdurch werden die Vertragsstaaten aber nicht gehindert, besondere Vergünstigungen denjenigen Luftfahrzeugen zu gewähren, die einen Flughafen häufig oder gar regelmäßig benutzen [25])

III 2d) Das Recht auf regelmäßigen und gewerbsmäßigen Luftverkehr.

Das Recht zum Luftverkehr schließt seinem begrifflichen Inhalt nach auch das Recht in sich, in dem Luftgebiet des Territorialstaats regelmäßigen oder gar gewerbsmäßigen Luftverkehr zu betreiben und flugplanmäßige Luftlinien einzurichten. Da jedoch hierdurch wichtige Staatsinteressen berührt werden, so schränken

---

[20]) Vgl. besonders § 70 DLVVo.

[21]) Sch. 10, Dä. 11 I, F 18 I, B 18 I, T 20 I, J 20 I, E 18 I, Sp 20 I, No. 19 I.

[22]) F 10, B 10, T 12 und Zusatzprotokoll Ziff. 2; E 10; Sp. 12, No. 12.

[23]) Vgl die in der vorigen Anmerkung angegebenen Bestimmungen.

[24]) Dem kommen die Vertragsstaaten zu einem Teil ausdrücklich (so z. B. J Art. 204; Belg. Flughafenordnung Art. 5), die übrigen in der Praxis tatsächlich nach. S. im übrigen zu dieser Frage Fagg a. a. O. S. 448.

[25]) Vgl. Döring I, S. 53.

die Abkommen das Recht zum Luftverkehr in dieser Hinsicht erheblich ein [26]).

Die Beschränkung trifft insbesondere den gewerbsmäßigen Luftverkehr zwischen zwei Punkten innerhalb des Territorialstaates. Um die heimischen Luftverkehrsunternehmungen vor ausländischem Wettbewerb zu schützen, um den innerstaatlichen Luftverkehr nicht in die Hände fremder Luftverkehrsunternehmungen gelangen zu lassen, sind die Territorialstaaten bestrebt — in ihrem Grundgedanken sich an die Cina (Art. 16) anlehnend — diesen Luftverkehr, die sogenannte „Luftkabotage", unter ihren besonderen Schutz zu stellen [27]). Die Abkommen spiegeln jene Bestrebungen der Vertragsstaaten wieder.

Die große Ueberzahl der Abkommen gewährt den Territorialstaaten das Recht, die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen zwischen zwei Punkten des eigenen Staatsgebietes den heimischen Luftfahrzeugen vorzubehalten [28]). Andere Abkommen machen die Luftkabotage durch fremde Luftfahrzeuge von einer besonderen Erlaubnis des Territorialstaates abhängig [29]) oder schließen sie gar völlig aus [30]).

Aehnlichen Beschränkungen unterliegt die Einrichtung und der Betrieb von regelmäßigen, auch von gewerbsmäßigen, Luftlinien [31]) eines Luftverkehrsunternehmens eines der Vertragsstaaten in das Gebiet des Territorialstaates, aus dessen Gebiet heraus, oder über dessen Gebiet hinweg (mit oder ohne Zwischenlandung). Hierzu ist nach einigen Abkommen eine Sondervereinbarung der in Betracht kommenden Vertragsstaaten notwendig [32]). Nach anderen Abkommen bedarf es nur einer Sondervereinbarung zwischen den obersten Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten [33]). Wieder andere Abkommen behalten dem betrof-

---

[26]) „Rechtsgrund für Beschränkungen dieser Art ist die Schaffung eines Betriebsmittelpunktes im Gebiet". Neumeyer S. 262. — Vgl. §§ 51 ff. DLVVo.

[27]) Ueber die staatspolitischen Gründe vgl. de Visscher S. 146; Fauchille 619; Schleicher II S. 40.

[28]) N 12 II Dä. 9 II, S. 12 II; F 2 II, B 2 II, T 2 II, E 2 IV mit gewissen Erleichterungen; J 2 II, Sp. 2 II, No. 2 II — Von dieser Möglichkeit hat z. B. B Art. 3 Gebrauch gemacht.

[29]) Oe. 14; s. aber Ziff. 3 des Zusatzprotokolls.

[30]) S. 8 I, gemildert durch Art. 16 B. R. B. Vgl. hierzu Heß A. 1 S. 136 u. S. 137 ff.

[31]) Ueber diesen Begriff vgl. Lebinski in Dr. Aér. 1927, S. 215; Döring ebendort 1928, S. 392; Henry-Coüannier I S. 155.

[32]) F 1 II, B 1 II, T 1 II, vgl. hier aber Ziff. 1 u. 3 des Zusatzprotokolls Sp. 1 II.

[33]) J 1 II, No. 1 II.

fenen Staat vor, solchen Luftverkehr besonderen Vorschriften zu unterwerfen [34]), ihn von einer Erlaubnis seiner zuständigen Behörde abhängig zu machen [35]).

Ueber die Einrichtung gekennzeichneter Luftlinien [36]) und den Betrieb fahrplanmäßiger Luftverbindungen (die naturgemäß immer regelmäßig und gewerbsmäßig betriebene Luftverbindungen sind), treffen nur wenige Abkommen-Bestimmungen; sie geben dem überflogenen Staat das Recht, einen solchen Verkehr, falls er sich über das Gebiet des Territorialstaates hinweg — ohne Zwischenlandung — abwickelt, von einer Genehmigung abhängig zu machen [37]) [38]).

III 3 Das Luftfahrzeug.

a) Der Begriff Luftfahrzeug.

Das Recht zum Luftverkehr steht nach der Ausdrucksweise der Abkommen den „Luftfahrzeugen", „aéronefs", „aircraft" zu. Eine Erläuterung des Begriffs Luftfahrzeug fehlt. Die Cina, an die sich die Abkommen in ihrer Ausdrusweise anschließen, gewährt gleichfalls keinen Aufschluß [1]). Zwar bestimmt sie in ihrem Anhang D unter dem Titel: Définition: Le terme aéronef comprend les ballons, captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les aéroplanes. Diese Auslegung bezieht sich nach ihrer Stellung im System der Cina, wie auch nach ihrem Inhalt, lediglich auf die Verkehrsregelung. Döring beklagt daher mit Recht, daß die Cina durch den Ausdruck „aéronef" einen unsicheren Begriff eingeführt habe [2]). Sein Vorschlag, unter „aéronef" zu zu verstehen „les aéronefs mûs par moteurs, les aérostats et les ballons libres" ist aber zu eng — er trägt insbesondere der möglichen weiteren Entwicklung der Luftfahrzeuge, z. B. der Segelflugzeuge, und der Entstehung neuer Typen nicht Rechnung — als daß er die Grundlage für die Auslegung der Cina. noch auch der deutschen Abkommen bilden könnte.

---

[34]) N 12 I; S 12 I.

[35]) Dä. 9 I mit einer bedeutsamen Ausnahme; Oesterreich 14 u. Ziff 3 des Zusatzprotokolls. E 1 II verlangt eine Erlaubnis beider Vertragsstaaten. Dies gilt auch für das Abkommen Sch., vgl. Heß S. 45, Anm. 8, 9 S. 136, A. 1 zu Art. 8.

[36]) Ueber diese Begriffe s. Pollog S. 79 ff.

[37]) N 12 III, Dä. 9 III, S. 12 III.

[38]) Diese Genehmigung ist nicht zu verwechseln mit der Genehmigung, deren es vielleicht zur Errichtung eines einzelnen Kennzeichens bedarf. Vgl. Neumeyer S. 262, A. 92.

[1]) Unrichtig Hürlimann S. 37.

[2]) Dr. Aér. 1929, S. 389.

Für die Auslegung des in den deutschen Abkommen enthaltenen Begriffs „Luftfahrzeug" kann auch nicht die Gesetzgebung der Vertragsstaaten maßgebend sein. Wäre dies der Fall, so würde, da keinesfalls gewollt ist, daß der eine Vertragsstaat einseitig durch seine Gesetzgebung dem anderen gegenüber festsetzen kann, was Luftfahrzeug bedeutet, nur bei gleichlautender Begriffsbestimmung der beiden jeweils in Betracht kommenden Vertragsstaaten der Begriff Luftfahrzeug inhaltlich ausgefüllt. Ein solches Ergebnis ist schon deswegen zu vermeiden, weil es dann jedem der beiden Vertragsstaaten möglich wäre, bestimmten Luftfahrzeuggeräten die Eigenschaft eines Luftfahrzeugs zu versagen und hierdurch den Verkehr mit ihnen zu unterbinden. Zudem sind die von den einzelstaatlichen Gesetzgebungen, die alle Luftfahrzeuge kennen, aufgestellten Begriffsbestimmungen zumeist derartig weit und allgemein gehalten, daß sie als Grundlage für die Auslegung der Abkommen ausscheiden müssen [3]): es genügt, in dieser Hinsicht auf das deutsche und das tschechoslowakische Luftverkehrsgesetz zu verweisen [4]). Auf die Gesetzgebung der Vertragsstaaten allein kann daher bei der Auslegung nicht abgestellt werden. Es muß vielmehr noch ein sicheres Begriffsmerkmal hinzugewonnen werden, das aus den Abkommen selbst zu entnehmen ist.

Die Abkommen dienen dem Luftverkehr: sie enthalten Luftverkehrsrecht. Diesem Zweck und Inhalt der Abkommen entsprechend können Luftfahrzeuge nur diejenigen Geräte sein, die zur Beförderung von Personen oder Sachen in der Luft geeignet sind derart, daß die Beförderung unter den Begriff „Verkehr" gebracht, als eine verkehrsmäßige angesehen werden kann [5]). Ist ein solches Luftverkehrsgerät vorhanden und erkennt die Gesetzgebung auch nur eines der beiden jeweils in Betracht kommenden Vertragsstaaten es als Luftfahrzeug an [6]), so fällt es unter die Bestimmung der Abkommen, mag auch der andere Vertragsstaat ihm diese Eigenschaft absprechen. Durch eine solche Auslegung gewinnt der Begriff Luftfahrzeug einerseits genügende Festigkeit.

---

[3]) Hier wirkt sich die Tatsache aus, daß die sogenannten Luft„verkehrs"-gesetze in Wahrheit Luft„fahrt"gesetze sind.

[4]) § 1 DLVVo.; § 2 DLVG.; § 6 T.

[5]) Aehnlich Fixel S. 1: „Aircraft means any contrivance now known or hereafter invented used or designed for navigation or flight in the air". — Auf den Verkehrszweck stellt gleichfalls ab Ambrosini: Dr. Aér. 1923 S. 453 f. Vgl. auch Petersen S. 15. Dem entwickelten Grundgedanken entsprechen N Reichsaufsichtsverordnung III; S Art. 1; J Vo. Art. 1.

[6]) Wenn beide Staaten seine Eigenschaft als Luftfahrzeug verneinen, so entfällt seine Eigenschaft als Luftfahrzeug im Sinne der Abkommen gleichfalls.

andererseits aber ausreichende Dehnbarkeit, um neuen Luftverkehrsgeräten internationalen Verkehr zu ermöglichen.

Die Anwendung der Auslegungsregel ergibt, daß auch Freiballons als Luftfahrzeuge anzusehen sind. Die Freiballons sind zum Luftverkehr geeignet; die Gesetzgebungen aller Vertragsstaaten erkennen ihnen die Eigenschaft von Luftfahrzeugen zu. Die Vorschriften der Abkommen, die auf einen von Motor-Luftfahrzeugen betriebenen Luftverkehr zugeschnitten sind, können aber auf den Freiballonverkehr nur insoweit Anwendung finden, als nach dessen Eigenart ihre Beachtung möglich ist. Dies ist in dem Abkommen mit Oesterreich (Art. 2) auch ausdrücklich bestimmt. Es gilt aber bei der Gleichheit der Tatsachen- und Rechtslage auch für die übrigen Abkommen. Segelflugzeuge dagegen können nicht als Luftfahrzeuge im Sinne der Abkommen angegeben werden; denn ihre verkehrsmäßige Verwendung ist — vorläufig wenigstens — ausgeschlossen [7]). Mag auch Italien (Art. 4 der Verordnung vom 11. 9. 1929) ihnen seine Staatsangehörigkeit verleihen; an dem Luftverkehr zwischen Italien und Deutschland können sie nicht teilnehmen.

Führerlose Luftfahrzeuge — mögen sie auch zur verkehrsmäßigen Verwendung geeignet sein — fallen gleichfalls nicht unter den Begriff Luftfahrzeug im Sinne der Abkommen. Denn die Abkommen haben nach ihrem Aufbau nur solche Luftfahrzeuge im Auge, die von den an Bord des Luftfahrzeugs befindlichen Personen gelenkt werden. Für den Verkehr mit führerlosen Luftfahrzeugen gilt daher entsprechend die Bestimmung der Cina in ihrem Abänderungsprotokoll vom 15. 6. 1929: „Aucun aéronef d' un Etat contractant susceptile d' être dirigé sans pilote, ne peut, sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d' un autre Etat contractant".

III 3b) Die Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs, ihre Bedeutung und die Art ihres Erwerbes.

Ein Luftfahrzeug, mag es auch den Anforderungen entsprechen, die die Abkommen und die einzelstaatlichen Gesetzgebungen an es stellen, um als solches zu gelten, kann immer nur dann an dem Luftverkehr zwischen den Vertragsstaaten teilnehmen, wenn es in einer ganz bestimmten Verbindung mit einem der Vertragsstaaten steht, wenn es die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten trägt. Zwar enthalten die Abkommen nicht eine

---

[7]) Vgl. Basarke S. 97.

[8]) Dr. Aér. 1929 S. 639. Diese Bestimmung ist wie die ganze Neubearbeitung der Cina noch nicht in Wirksamkeit getreten. — Vgl. auch S Art. 38 Ausf. Vo.

ausdrückliche Vorschrift in dieser Hinsicht; sie verstehen aber unter Luftfahrzeugen „des einen oder des anderen Vertragsstaats" Luftfahrzeuge, die die Staatsangehörigkeit jener Vertragssaaten besitzen.

Die Abkommen folgen in dieser ihrer stillschweigenden Forderung einem Völkerrechtssatz, der von der Staatenpraxis, insbesondere der Cina, angewandt und von der herrschenden Meinung der Völkerrechtswissenschaft bestätigt wird.

Für die Entstehung des Völkerrechtssatzes waren Gründe praktischer wie politischer Natur maßgebend [9]).

Der von dem Luftfahrzeug überflogene Staat ist, sofern das Luftfahrzeug nicht unter seiner Aufsicht steht, zumeist nicht in der Lage festzustellen, ob das Luftfahrzeug den Anforderungen entspricht, die seine Sicherheit, die Sicherheit seiner Bewohner, verlangt. Es erschien daher zweckmäßig, das Luftfahrzeug der Kontrolle eines bestimmten Staates zu unterwerfen, der dem überflogenen Staat für die Beachtung der allgemeinen Sicherheitsmaßnahmen und für die Lufttauglichkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich sei [10]) [11]). Umgekehrt erschien es notwendig, ein im internationalen Luftverkehr befindliches und so der Gewalt verschiedener Staaten unterworfenes Luftfahrzeug unter den Schutz eines bestimmten Staates zu stellen, der bei dem Aufenthalt des Luftfahrzeugs in einem fremden Staat die Fürsorge für das Luftfahrzeug übernehme [12]).

Nur bei dem Vorhandensein einer festen, engen Beziehung zwischen einem bestimmten Staat und dem Luftfahrzeug hielt man es für möglich, zwischen Luftfahrzeugen als verschiedenen Staaten angehörig zu unterscheiden und die Unterscheidung zur Grundlage von Staatsverträgen zu machen in der Weise, daß die in den Abkommen gewährten Rechte und Vorteile nur den Luftfahrzeugen der jeweils in Betracht kommenden Vertrags-

---

[9]) Hierzu und zu dem Folgenden vergl.: 1. Kongreß S. 37 ff., 4. Kongreß S. 31 ff., 5. Kongreß S. 73 ff.; Neumeyer S. 237; Schreiber JLV. 1924 S. 169; Fauchille S. 897 ff., 908 ff. und seinen Bericht in: Annuaire 1911 S. 307 ff.

[10]) So Homburg R. Dr. i. pr. 1923, S. 426; De Visscher S. 191 f.: Er spricht von einem intérêt de responsabilité des Territorialstaats; D'Hooghe S. 12; Henry-Coüannier I S. 158; De Lapradelle auf dem 1. Kongreß S. 37, 4. Kongreß S. 31.

[11]) Es handelt sich aber nicht um eine „responsabilité morale"; so Diewald auf dem 5. Kongreß S. 73, sondern um eine echte völkerrechtliche Verantwortlichkeit.

[12]) de Lapradelle auf dem 1. Kongreß S. 37; de Visscher S. 141 spricht von einem „intérêt de protection"; andere sprechen von einem „droit de protection" des Heimatstaates. — Die Parallele zum Seeschiffahrtsrecht ist deutlich. Vgl. Cantillon de Tramont S. 18, 19.

staaten zuteil werden, daß aber auch die in ihnen normierten Pflichten die gleichen Luftfahrzeuge treffen [13]). Aus diesen Gründen hat sich ein Völkerrechtssatz herausgebildet, der verlangt, daß jedes Luftfahrzeug eine Staatsangehörigkeit trage. Die deutschen Abkommen befolgen und bestätigen den Völkerrechtssatz. Den Erwerb der Staatsangehörigkeit durch ein Luftfahrzeug knüpfen die Abkommen übereinstimmend an die Eintragung in ein staatliches Register [14]); sie erkennen damit jeden Vertragsstaat zur Erteilung der Staatsangehörigkeit an Luftfahrzeuge für zuständig.

Ueber die Voraussetzungen, unter denen ein Vertragsstaat die Eintragung vornehmen darf, treffen die älteren Abkommen keine Bestimmung. Erst die jüngeren Abkommen nehmen sich dieser Frage an. Sie setzen fest, daß ein Luftfahrzeug in das Register eines Vertragsstaats nur dann eingetragen werden darf, wenn es ganz im Eigentum von Angehörigen dieses Staates steht [15]) [16]).

Die Gesetzgebung der Vertragsstaaten kommt diesem Verlangen entgegen [17]). Die übrigen Vertragsstaaten haben, obwohl die Abkommen ihnen die Bestimmung der Eintragungsvoraussetzungen überlassen, gleichlautende Bestimmungen getroffen [18]).

Die Art und die Voraussetzungen des Erwerbes der Staatsangehörigkeit durch die Luftfahrzeuge sind somit bei sämtlichen Vertragsstaaten in gleichmäßiger Weise geregelt.

Die Abkommen und ihnen entsprechend die einzelstaatlichen Gesetzgebungen befolgen auch hierin einen allgemeinen Völkerrechtssatz. Der Entstehung eines solchen Völkerrechtssatzes waren durch das Vorbild des Seeschiffahrtsrechts und durch praktische Gründe der Weg vorgezeichnet [19]).

Der Erwerb der Staatsangehörigkeit durch die Eintragung in ein staatliches Register hat sein Vorbild in der Art des Erwerbes der Staatsangehörigkeit der Seeschiffe durch die Eintragung in ein nach englischem Muster bei allen Seeschiffahrt trei-

---

[13]) Vgl. Neumeyer S. 238. Dies ist besonders wichtig für Luftkabotage: Henry-Coüannier II S. 14 und Hamel S. 50; D'Hooghe S. 12.

[14]) Sch. 1 S 1, Dä. 1, N 1 u. Oe. 1 sprechen von „zugelassenen" Luftfahrzeugen; die Gesetzgebung dieser Vertragsstaaten macht die Zulassung von der vorherigen Eintragung abhängig; F 15, B 15, T 15, E 15, J 15, Sp. 17 No. 1, 17 I.

[15]) Anlehnung an Art. 7 der Cina. F. 15, B 15, T 15, J 15, E 15, Sp. 15, No. 17 II.

[16]) Damit ist gleichzeitig der Ort der Eintragung näher umgrenzt: das Gebiet des Heimatstaates des Eigentümers. S. Garner S. 385 u. 1. Kongreß S. 51 f.

[17]) F Art. 5, B Art. 7, T Art.6; E Anl. 1; Sp. Art. 3, No. Art. 6, D. § 2 LVG.; §§ 4 ff. und insbesondere § 9 Abs. 2 DLVVo.

[18]) Sch. Art. 8, N Art. 12, Dä Art. 5 ff.; S Art. 6, Oe. Art. 4.

[19]) Vgl. hierzu Schreiber IV. S. 5; Makarow ZLR. I S. 157.

benden Staaten eingerichtetes Schiffsregister [20]). Bei der Uebertragung dieses Vorbildes auf das Recht der Luftfahrzeuge gaben praktische Gründe den Ausschlag.

Die Registrierung schafft die Grundlagen für die Identifizierung der Luftfahrzeuge; sie gibt die Möglichkeit, den vorgängigen Nachweis der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs zu verlangen. Das Register kann zur Beurkundung des Eigentums und von Pfandrechten an dem Luftfahrzeug benutzt werden. Aus ihm sind die Zahl und die Eigenschaft der eingetragenen Luftfahrzeuge zu ersehen [21]). Es erschien daher zweckmäßig, den Erwerb der Staatsangehörigkeit an die Eintragung in ein staatliches Register zu knüpfen.

Jedoch darf der Umstand, daß Gründe überwiegend praktischer Natur zu der Annahme des Eintragungsprinzips geführt haben, nicht zu der Schlußfolgerung verleiten, daß die Eintragung aufzufassen sei als eine „formalité sui generis qui n'est pas exclusivement en relation avec la nationalité de l' aéronef", daß sie vergleichbar sei „à l' inscription domiciliaire de l' individu" [22]). Die Entragung hat vielmehr einen bedeutungsvolleren Inhalt: sie ist der Staatsakt, der dem Luftfahrzeug die Staatsangehörigkeit verleiht; Staatsangehörigkeit und Eintragung sind untrennbar verbunden [23]) [24]).

Die Rechtsnatur des Registers ist nach den Gesetzgebungen der Vertragsstaaten, die hierin nach den Abkommen frei sind, verschieden ausgestaltet. Nach den Gesetzgebungen der meisten Vertragsstaaten hat das Register keinen öffentlichen Glauben; auch sind mit ihm keine privatrechtlichen Wirkungen verknüpft. Nur Frankreich und Italien machen hier eine Ausnahme, indem sie der Luftfahrtzeugrolle öffentlichen Glauben beilegen und sie auch für die Hypothezierung der Luftfahrzeuge benutzen [25]).

Die Eintragung eines Luftfahrzeugs in das Register davon abhängig zu machen, daß der Eigentümer des Luftfahrzeugs die Nationalität des eintragenden Staates besitzt, und so die Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs mit der seines Eigentümers zu

---

[20]) Spaight S. 17; Schleicher II S. 28.

[21]) Vgl. im einzelnen Neumeyer S. 240; Hamel S. 41; Henry-Coüannier I S. 168, D'Hoohge S. 16 f.; Spaight S. 23; Pereterski S. 43 weist unter anderem auf die Hilfe hin, die das Register dem Registerstaat in Kriegszeiten bei der Ermittlung der Luftfahrzeuge seiner Staatsangehörigkeit leisten kann.

[22]) So Henry-Coüannier I S. 168; ähnlich De Lapradelle in Dr. Aér. S. 66.

[23]) So in aller Schärfe Vallier S. 3; ähnlich Hamel S. 41 ff.; Garner S. 385; Spaight S. 12, Neumeyer S. 243, 245.

[24]) Daran ändert auch nichts, daß nach Art. 4 Dä., Art. 4 S. noch die Kennzeichnung des Luftfahrzeugs hinzukommen muß.

[25]) F Art. 11, 14; J Art. 7, 9 A Art. 268, 272.

verbinden, war eine zwangsläufige Folge des Vertragssystems, auf dem der internationale Luftverkehr beruht.

Würde ein Staat durch die Eintragung einem Luftfahrzeug auch dann seine Staatsangehörigkeit verleihen können, wenn der Eigentümer des Luftfahrzeugs nicht Angehöriger des eintragenden Staates ist, sondern in ihm etwa nur seinen Wohnsitz hat, so würde der Registerstaat dem Staatsfremden alle die Vorteile eröffnen müssen, die sich aus dem von ihm abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen ergeben, er würde ihm die Luftkabotage vorbehalten, Schutz im Auslande gewähren müssen und so fort. Ein solches Ergebnis würde für den Registerstaat „unerträglich" sein [26]).

Die Identifizerung der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs mit der seines Eigentümers ergab sich somit als ein „corrolaire direct du système conventionel" in Verbindung mit der „fonction de la nationalité d' assurer le bénéfice de la circulation aérienne aux ressortissants de certains Etats à l' exclusion d' autres" [27]).

Durch eine solche Regelung erleidet die den Vertragsstaaten, wie allen Staaten überhaupt, gewährte Zuständigkeit zur Erteilung der Staatsangehörigkeit an Luftfahrzeuge eine Einschränkung; nur wenn der die Eintragung beantragende Eigentümer des Luftfahrzeugs die Staatsangehörigkeit des Registerstaates besitzt, ist der Registerstaat für die Eintragung zuständig [28]). Der Registerstaat hat selbständig nachzuprüfen, ob seine Zuständigkeit gegeben ist. Bejaht er seine Zuständigkeit und erteilt er einem Luftfahrzeug seine Staatsangehöirgkeit, so sind alle übrigen Staaten, insbesondere die Vertragsstaaten im Verhältnis zueinander, verpflichtet, die Erteilung der Staatsangehörigkeit als gültig anzuerkennen [29]). Zu einer selbständigen Nachprüfung der Eintragungsvoraussetzungen ist der fremde Staat nicht befugt; unbenommen bleibt ihm dagegen, die Eintragung bei der zuständigen Behörde des Registerstaates zu bemängeln.

Die Identifizierung der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs mit der seines Eigentümers wird auch dann von den Abkommen und den einzelstaatlichen Gesetzgebungen folgerecht durchgeführt,

---

[26]) Ueberzeugend in der Begründung schon Lapradelle auf dem 1. Kongreß S. 38; ferner Henry-Coüannier I S. 160; De Visscher S. 143 und in R. Dr. i. 1927 S. 207; van der Stegen S. 144, 138; Hamel S. 39 ff.; Müller S. 369. S. aber die scharfe Kritik einer solchen Auffassung bei Neumeyer S. 241; Schreiber JLV. 1924 S. 169; Ripert: R. Dr. i. 1927 S. 206.

[27]) De Visscher S. 142. — Dem trägt § 11 Abs. 2 DLVVo. Rechnung.

[28]) De Visscher S. 143.

[29]) Es ist eine notwendige Folge der Zuständigkeitsabgrenzung; ob ein Völkerrechtssatz solchen Inhalts besteht, ist streitig. Vgl. Neumeyer S. 246 verneinend; Müller S. 353 bejahend. — S. im übrigen Henry-Coüannier I S. 173.

wenn das Luftfahrzeug im Eigentum von mehreren Personen steht [30]); alle Miteigentümer oder Gesamthandseigentümer müssen die Angehörigkeit des eintragenden Staates besitzen, um die Eintragung des Luftfahrzeugs erreichen zu können; denn nur in diesem Fall steht, wie ein Teil der Abkommen sich ausdrückt, das Luftfahrzeug „ganz im Eigentum von Angehörigen des eintragenden Staates" [31]).

Die für die Eintragung notwendige Voraussetzung, daß das Luftfahrzeug ganz im Eigentum von Angehörigen des Eintragungsstaates steht, ist auch dann erfüllt, wenn die Eigentümer Gesellschaften — sei es mit oder sei es ohne juristische Persönlichkeit — sind, die im eigenen Namen am Rechtsleben teilnehmen und die Staatsangehörigkeit des Registerstaates tragen.

Der Registerstaat ist kraft seiner Souveränitätsrechte in der Lage, Gesellschaften [32]) seine Staatsangehörigkeit unter von ihm zu bestimmenden Bedingungen zu verleihen [33]). Entspricht eine Gesellschaft den Anforderungen des Eintragungsstaates zur Erlangung der Staatsangehörigkeit, und ist ihr diese verliehen, so erhält das ihr gehörende Luftfahrzeug mit der Eintragung in einer auch allen übrigen Staaten gegenüber verbindlichen Weise die Staatsangehörigkeit des Eintragungsstaates. Hiervon gehen die älteren Abkommen auch stillschweigend aus; die jüngeren Abkommen schließen sich gleichfalls diesen Grundsätzen an, indem sie bestimmen, daß, wenn eine Gesellschaft irgendeiner Art Eigentümerin des Luftfahrzeugs ist, sie zur Erreichung der Eintragung und damit des Erwerbes der Staatsangehörigkeit für das Luftfahrzeug den Anforderungen entsprechen muß, welche die Gesetzgebung des eintragenden Staates vorschreibt, um als Gesellschaft des eintragenden Staates zu gelten [34]).

Der Gesetzgebung jedes Vertragsstaates steht es aber frei, noch über jene Beschränkungen hinauszugehen und Gesellschaften, mögen sie auch die Staatsangehörigkeit des Registerstaates in wirksamer Weise erlangt haben, unter bestimmten Voraussetzungen zur Eintragung ihrer Luftfahrzeuge in das Luftfahrzeugregister nicht zuzulassen. Von dieser Möglichkeit haben die meisten Vertragsstaaten Gebrauch gemacht [35]).

---

[30]) Ueber diesen Fall für die Cina s. Hamel S. 46.

[31]) E. Art. 15 und alle folgenden Abkommen ebenso. — Von den Gesetzgebungen der Einzelstaaten vgl. § 2 D; Art. 7 B, Art. 6 T; abweichend J Art. 6 Abs. 4.

[32]) Zu dem Begriff „Gesellschaften", „sociétés", der hier in seinem weitesten Sinn aufzufassen ist, vgl. Fauchille S. 916 ff.

[33]) S. Makarov S. 161.

[34]) Sp. 17 II; E 15 II; F 15 II; B 15 II; T 18 II; J 15 II; No. 17 II.

[35]) Vgl. besonders § 4 DLVVo.; S Art. 8 III; Dä Art. 6 Sch. Art. 8, N Art. 3c, F Art. 5, B. Art. 5, T Art. 6 III.

Allen den in den einzelstaatlichen Gesetzgebungen vorgesehenen Beschränkungen liegt der gemeinsame Gedanke zugrunde, die Luftfahrzeuge solcher Gesellschaften von der Eintragung in das Register fernzuhalten, in deren Aufbau sich ausländischer Einfluß in bestimmter Weise — sei es dadurch, daß die Gesellschafter oder die Direktoren Ausländer sind, oder daß das Kapital der Gesellschaft sich in fremden Händen befindet — geltend macht.

Hier wirkt sich der Grundgedanke aus, der zu der Verknüpfung der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs mit der seines Eigentümers geführt hat: Der Registerstaat nimmt die Eintragung nur unter Bedingungen vor, „qui lui assureront la fidélité économique et politique de ses appareils nationaux“ [36]).

Dadurch, daß der Registerstaat die Eintragung der Luftfahrzeuge bestimmter Gesellschaften von besonderen in den Gesellschaften liegenden Voraussetzungen abhängig macht, gibt er nicht zu erkennen, daß er sich bei dem Nichtvorliegen jener Voraussetzungen für unzuständig zur Eintragung erachte. An der Eintragung hindern ihn nur fremdenrechtliche Erwägungen. Wenn sein Vertragsgegner solchen Erwägungen gegenüber sich ablehnend verhält und seinerseits die Eintragung ohne jene Voraussetzungen und Beschränkungen vornimmt, so liegt diese Eintragung im Bereiche seiner — anerkannten — Zuständigkeit und ist daher für den Vertragsgegner bindend [37]).

Die in den Abkommen vorgeschriebene und von den Vertragsstaaten befolgte Anwendung des Völkerrechtssatzes, der die Uebereinstimmung der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs mit der seines Eigentümers verlangt, bringt große praktische Unzuträglichkeiten mit sich. Kann doch ein Ausländer, selbst wenn er den Mittelpunkt seiner Lebensbeziehungen in das Inland verlegt hat [38]), die Eintragung eines ihm gehörenden Luftfahrzeugs im Inland nicht erlangen [39]). Er müßte denn eine Gesellschaft, in Deutschland z. B. eine zur Einmanngesellschaft umzuwandelnde G. m. b. H., gründen [40]). In andern Staaten, die strengere Anforderungen an die Erlangung der Staatsangehörigkeit durch eine Gesellschaft, wie auch an die Eintragung eines im Eigentum einer solchen Gesellschaft stehenden Luftfahrzeugs knüpfen, kann er die Eintragung überhaupt nicht erreichen. Er

---

[36]) Hamel S. 50 f.

[37]) S. Neumeyer S. 245.

[38]) Einen begrüßenswerten Ausweg schafft § 11 II DLVVo.

[39]) so daß eine „psychologische Anknüpfung“ (Frankenstein) besteht.

[40]) Hierauf weisen Garner S. 385, Wegerdt ZLR. II S. 39 hin.

ist daher in den meisten Fällen gezwungen, das Luftfahrzeug in seinem Heimatstaat eintragen zu lassen, den Heimathafen des Luftfahrzeugs aber — sofern die Gesetzgebung seines Heimatstaates dies zuläßt — in seinen Aufenthaltsstaat zu verlegen [41]) [42]).

Staatenlosen, deren Zahl nach dem Weltkriege außerordentlich gewachsen ist, ist auch dieser Weg versagt.

Mehrere Personen verschiedener Staatsangehörigkeit, die, ohne eine Gesellschaft zu bilden, Miteigentümer eines Luftfahrzeugs sind, können ihr Luftfahrzeug überhaupt nicht eintragen lassen; sie finden kein Register [43]).

Dadurch, daß der Ausländer den Heimathafen des in seinem Heimatstaat eingetragenen Luftfahrzeugs in den Aufenthaltsstaat verlegt, entzieht er es der Kontrolle des Heimatstaates, der allein für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich bleibt. Der Aufenthaltsstaat, der das größte Interesse an der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs hat, ist dagegen von der Aufsicht über das Luftfahrzeug ausgeschlossen.

Einzelne Vertragsstaaten suchen hier einen Ausweg, indem sie nur solche Luftfahrzeuge eintragen, die Ausländern gehören und den Heimathafen im Inlande haben [44]). Durch diese Regelung werden aber diejenigen Angehörigen des Registerstaates benachteiligt, die im Ausland einen Luftverkehr eröffnen wollen; denn sie finden weder im Ausland noch in ihrem Heimatstaate ein Register [45]).

Aus diesen und ähnlichen Gründen ist die Verknüpfung der Staatsangehörigkeit des Eigentümers mit der des Luftfahrzeugs oft und hart getadelt worden [46]). Gegenvorschläge verschiedener Art sind gemacht worden [47]); so hat man insbesondere vorgeschlagen, dem Luftfahrzeug die Staatsangehörigkeit seines Hei-

---

[41]) Vgl. hierzu Garner S. 385, Hamel S. 40, Diwald ZOR. 1928 S. 483.

[42]) Ueber die Unzuträglichkeiten bei einer schweren Beschädigung des Luftfahrzeugs in diesem Falle s. Wegerdt Dr. Aér. 1929, S. 189 f.

[43]) Hierauf wies schon Imbrecq auf dem 4. Kongreß S. 100 hin; s. auch die Beratungen des 5. Kongresses S. 69 ff. — Eine Ausnahme bildet Italien Art. 6 Abs. 4.

[44]) S. Art. 7; Dä. Art. 7.

[45]) Hierauf weist Neumeyer S. 240 hin.

[46]) Besonders Neumeyer S. 239, 243; Wegerdt Dr. Aèr. 1929, S. 189 f. De Vissdher S. 143 und R. Dr. i. 1927 S. 202; Henry-Coüannier I S. 161, 173; Schreiber JLV. 1924 S. 169 und I S. 59 V, VI; Diwald auf dem 5. Kongreß S. 73 ff.; Dieusy ebendort S. 89 ff.; Hazeltine 29th Report of the Int. Law Ass. S. 396 und Annuaire S. 309 ff. S. auch die Beratung des 4. Kongresses S. 99 ff.

[47]) S. Garner S. 383 ff. und die Aufzählung bei Fauchille S. 901 ff., Spaight S. 13 ff.

mathafens zu verleihen [48]). Da der Heimathafen aber leicht gewechselt werden kann, so würde durch die Durchführung dieses Gedankens die Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs eine überaus schwankende Grundlage erhalten. Garners für die Cina ausgesprochene Billigung des Prinzips der Uebereinstimmung der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs mit der seines Eigentümers gilt daher auch für die deutschen Abkommen: „On ne pourrait imaginer aucun critérium qui ne produirait en certains cas des solutions illogiques. La solution incorporée dans la Cina est probablement la plus dégagée d'objections qui se puisse trouver . . . . Son plus grand mérite est d'assurer la continuité des liens de droit qui retiennent le propriétaire d'un aéronef, d'une part, à son aéronef, et, d'autre part, à l'Etat dont il est ressortissant" [49]).

III 3c) Doppelte Staatsangehörigkeit und mangelnde Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs.

Nach dem Wortlaut der Abkommen scheint die Möglichkeit gegeben, daß ein Luftfahrzeug in zwei oder gar mehreren Staaten eingetragen werden und deren Staatsangehörigkeit erwerben kann; denn die Bestimmung der Abkommen, daß ein Luftfahrzeug nur dann einzutragen ist, wenn es ganz in dem Eigentum von Angehörigen des eintragenden Staates steht, wird auch dann Genüge getan, wenn der Eigentümer des Luftfahrzeugs, der die Staatsangehörigkeit zweier oder mehrerer Vertragsstaaten besitzt, das Luftfahrzeug in jenen Vertragsstaaten eintragen läßt. Das Luftfahrzeug würde dann, wie sein Eigentümer, eine doppelte oder mehrfache Staatsangehörigkeit tragen. Während das Völkerrecht die mehrfache Staatsangehörigkeit von Individuen — allerdings unter Widerspruch des überwiegenden Teils der Völkerrechtswissenschaft — zuläßt, hat sich ein allgemeiner völkerrechtlicher Grundsatz herausgebildet, der die Einheit der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs fordert [50]).

Die Cina trifft eine dahingehende Bestimmung (Art. 8); die Gesetzgebungen der Luftfahrt treibenden Staaten, insbesondere der Vertragsstaaten, gehen hiervon aus [51]).

Der Staat, der einem Luftfahrzeug, das bereits eine Staatsangehörigkeit besitzt, durch eine zweite Eintragung eine zweite Staatsangehörigkeit verleihen will, verstößt somit gegen die Völkerrechtsordnung. Der in der Eintragung enthaltene Staatsakt

[48]) Neumeyer S. 240 ff., De Visscher R. Dr. i. 1927 S. 200 ff. 203, 206 A. 4; Thieffry 4. Kongreß S. 106; Diwald 5. Kongreß S. 71 ff.

[49]) S. 386. — Aehnlich van der Stegen S. 138; Neumeyer S. 243.

[50]) Müller S. 254 ff.; Lachtjin VVPr. S. 167; Schreiber I S. 58; Fauchille S. 898, 908; Makarov S. 165.

[51]) Sp. 5 Abt. 2 Abs. 1, Dä Art. 25, Sch. § 6, S. Art. 11, N Art. 3, F Art. 6, 7, E. Art. 14, No. § 6.

ist völkerrechtlich nichtig; „cette immatriculation, étant irrégulière, ne saurait plus produire d'effet“ [52]). Dieser Regelsatz erleidet aber dann eine Ausnahme, wenn der Staat, in dessen Register das Luftfahrzeug zuerst eingetragen ist, bestimmt, daß das Luftfahrzeug durch eine zweite Eintragung in einem anderen Staate die durch die erste Eintragung gewonnene Staatsangehörigkeit verliert [53]) [54]). In einem solchen Falle auch die zweite Eintragung als wirkungslos ansehen hieße das Luftfahrzeug einer Staatsangehörigkeit überhaupt berauben, ein Ergebnis, das im Interesse des internationalen Luftverkehrs zu vermeiden ist.

Ebenso wie die doppelte Staatsangehörigkeit ist auch der Mangel einer Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs unerwünscht. Ein staatenloses Luftfahrzeug — mag es auch im Eigentum von Angehörigen der Vertragsstaaten stehen, kann an dem internationalen Luftverkehr nicht teilnehmen. Dies macht sich besonders dann empfindlich bemerkbar, wenn ein Ausländer im Territorialstaat ein neu erbautes Luftfahrzeug erwirbt; er kann erst dann mit ihm verkehren, wenn er es in seinem Heimatstaat hat eintragen lassen. Nur wenige Staaten sehen hier eine Erleichterung vor, indem sie für solche Fälle einen von dem Konsul des Heimatstaates ausgestellten vorläufigen Eintragungsausweis genügen lassen [55]).

Ein Völkerrechtssatz des Inhalts, daß ein staatenloses im internationalen Luftverkehr befindliches Luftfahrzeug entsprechend einem staatenlosen Seeschiff als ein aéronef-pirate [56]) anzusehen sei, hat sich noch nicht herausgebildet: diese Frage ist noch wenig erörtert und bisher ungeklärt. Die beste und zweckmäßigste Lösung trifft die Gesetzgebung Englands, die ein Luftfahrzeug ohne Staatsangehörigkeit — hinsichtlich der Pflichten — wie ein inländisches behandelt (Art. 2) [57]).

---

[52]) Hamel S. 38; Müller S. 259. Dem entsprechen N Art. 14 Satz 2, J Art. 5, D § 4, Abs. 2 Ziff. 2.

[53]) So z. B. F Art. 6, ebenso Art. 12 des brasilianischen Gesetzes.

[54]) Andere Wege zur Vermeidung der doppelten Staatsangehörigkeit schlagen ein: B Art. 6, 9 ff.; Sch. Art. 11, Dä. Art. 25 u. 6 II; Sp. Ausf. Best. 1; No. Art. 8, 10 ff; S. Art. 11 f.

[55]) So z. B. No. § 24; vgl. auch § 11 DLVVo., Cina Anh. A Abschn. Ia.

[56]) So nennt Fauchille in R. g. Dr. i. p. Bd. 8 S. 471 derartige Luftfahrzeuge.

[57]) Für die Behandlung international-privatrechtlicher Fragen dürfte entsprechend den Darlegungen Makarovs S. 166 Ziff. 5 die der Staatenlosigkeit vorangegangene Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs als sein Personalstatut anzusehen sein und, wenn eine Staatsangehörigkeit überhaupt nicht vohanden war, das Gesetz des Aufenthaltorts des Luftfahrzeugs maßgebend sein.

III 3d) Kritische Stellungnahme zu der Frage der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs.

Der auch von den Abkommen angewandte Völkerrechtssatz, daß jedes Luftfahrzeug eine Nationalität haben müsse, hat lebhaften Widerspruch erfahren. Der Widerspruch erscheint gerechtfertigt; denn der rechtliche Inhalt und die praktische Bedeutung der dem Luftfahrzeug zuerkannten Staatsangehörigkeit sind gering; auch ergeben sich rechtstheoretische Bedenken.

Es ist offenbar, daß die Nationalität des Luftfahrzeugs nicht eine Nationalität in technischem Sinne sein kann. Die wirkliche Nationalität, „la seule qui existe", besteht in einer gegenseitige Rechte und Pflichten begründenden Beziehung politischer Natur zwischen einem Individuum und dem Staate. Beziehungen solcher Art können sich nicht zwischen dem Luftfahrzeug, einer bloßen res, und dem Staate entwickeln. Insbesondere ist das Luftfahrzeug einer Treupflicht, die dem Individuum auf Grund seiner Staatsangehörigkeit dem Heimatstaate gegenüber obliegt, nicht fähig. In gleicher Weise kann es nicht wie das Individuum auf Grund seiner Staatsangehörigkeit Subjekt von Rechten gegenüber dem Heimatstaate oder gar einem fremden Staate sein. Die aus der Nationalität in technischem Sinne sich ergebenden wesentlichen Aufgaben kann daher die einem Luftfahrzeug zuerkannte Staatsangehörigkeit nicht erfüllen. Es ist somit unrichtig, zu sagen, „ . . . . . il (l'aéronef) ressemble à une véritable personne ayant un numéro ou même un nom pour état civil, un lieu d'immatriculation comme domicile, un pavillon pour patrie" [58]).

Die Tragweite der in der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs zusammengefaßten Funktionen ist vielmehr erheblich geringer.

Die Hauptbedeutung der Nationalität des Luftfahrzeugs besteht darin, daß sie das Luftfahrzeug in eine feste Beziehung zu einem bestimmten Staate setzt und so die Herkunft des Luftfahrzeugs für Kriegs- und Friedenszeiten, im Heimatstaate wie auch im fremden Staate und besonders in staatenlosem Gebiet, bestimmt; sie gibt damit gleichzeitig die Möglichkeit, zwischen Luftfahrzeugen als verschiedenen Staaten angehörend zu unterscheiden. Ferner ist die Staatsangehörigkeit von Bedeutung „en vue de la détermination de la loi et de la jurisdiction compétentes dans diverses hypothèses" [59]). Sie dient hier als Anknüpfungsbegriff für die Entscheidung von Gesetzeskonflikten.

Darüber hinaus reicht aber die Bedeutung der Nationalität nicht. Insbesondere kann das aus der Gewährung der Nationali-

---

[58]) Homburg R. Dr. i. 1924, S. 233.
[59]) De Visscher R. Dr. i. 1927 S. 200, Schreiber I S. 62 VIII.

tät zu Gunsten des Eintragungsstaates entstehende droit de protection keine Wirkung äußern. Da die Nationalität des Luftfahrzeugs notwendig mit der Nationalität seines Eigentümers zusammenfällt, der Heimatstaat in Benutzung eines ihm völkerrechtlich zustehenden Rechts das Eigentum seiner Staatsangehörigen im Auslande wie im staatenlosen Gebiet schützt, so fällt der Schutz des Luftfahrzeugs durch den Heimatstaat mit dem Schutz des Eigentümers des Luftfahrzeugs zusammen. Der Nationalität des Luftfahrzeugs mangelt daher, soweit sie ein „droit de protection" des Heimatstaates entstehen läßt [60]), „toute fonction utile"; sie ist „totalement superflue" [61]).

Die in der Nationalität des Luftfahrzeugs enthaltenen Funktionen sind somit von erheblich geringerer Tragweite, als der Ausdruck „Nationalität" vermuten läßt. Ihre Bedeutung läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß es sich nur handelt „um die Lokalisierung einer Sache von wechselndem Aufenthalt an einen festen Mittelpunkt und in Benutzung dieser Lokalisierung um die Verbindung von Betriebsvorgängen mit der Betriebsstätte und um die Verbindung der beförderten Personen oder Güter mit dem Beförderungsmittel" [62]).

Die Warnung De Visschers, sich davor zu hüten, „d'exagérer la portée de la nationalité de l'avion", ist aus diesen Gründen berechtigt. Ja, die Einführung des Begriffs der Nationalität eines Luftfahrzeugs erscheint überhaupt unrichtig und überflüssig [63]). Eine Gleichstellung des Luftfahrzeugs mit dem Automobil würde der Sach- und Rechtslage eher entsprechen. Wegerdt schlägt daher mit Recht für eine Neubearbeitung der Cina vor, von der Nationalität des Luftfahrzeugs abzusehen [64]).

III 3e) Das Hoheits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs; das Eintragungszeugnis.

Der im internationalen Luftverkehr von einem fremden Luftfahrzeug überflogene Staat hat ein Interesse daran festzustellen, welche Staatsangehörigkeit das Luftfahrzeug besitzt und in wessen Eigentum es steht, um bei Verletzung seiner Hoheitsrechte oder der Rechte seiner Staatsangehörigen durch das Luftfahrzeug den Heimatstaat oder den Eigentümer des Luftfahr-

---

[60]) Ein droit de protection des Luftfahrzeugs kann naturgemäß nicht zur Entstehung gelangen; das droit de protection des Eigentümers besteht schon auf Grund seiner Zugehörigkeit zum Heimatstaat.

[61]) De Visscher R. Dr. i. 1927 S. 199 f; Spaight S. 25 f. —; unrichtig Diwald: 5. Kongreß S. 71; de Lapradelle 1. Kongreß S. 38.

[62]) Neumeyer S. 237.

[63]) So besonders Niboyet R. Dr. i. pr. 1927 S. 406, 417, 405; vgl. ferner Meili und Pillet in Annuaire Bd. 24.

[64]) ZLR. II S. 39.

zeugs in Anspruch nehmen zu können. Diese praktischen Gründe [65]) liegen der Entstehung einer auch von den Abkommen befolgten völkerrechtlichen Norm zugrunde, die verlangt, daß jedes Luftfahrzeug deutliche und gut sichtbare Abzeigen habe, die seine Feststellung während des Fluges ermöglichen [66]) [67]).

Die Abzeichen setzen sich sich nach übereinstimmender Uebung der Staaten aus einem Hoheitszeichen und einem Eintragungszeichen zusammen.

Das Hoheitszeichen ist der sichtbare Ausdruck der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs. Nach der Cina [68]) und den ihr folgenden Bestimmungen der Mitgliederstaaten zu denen außer Oesterreich und Spanien alle Vertragsstaaten gehören, ist das Hoheitszeichen ein großer lateinischer Buchstabe, der auf dem Luftfahrzeug in deutlich sichtbarer Weise mehrfach angebracht ist. Das deutsche Hoheitszeichen ist ein großes lateinisches D [69]). Die Ausgestaltung des Hoheitszeichens in dieser etwas nüchternen Weise ist auf praktische Gründe zurückzuführen; die Mitnahme einer Flagge, wie man sie im Anfang der Entwicklung des Luftverkehrs vorschrieb, hatte sich als technisch nicht durchführbar erwiesen [70]).

Die Rechtsnatur des Hoheitszeichens ist in keiner Weise von der der Nationalflagge verschieden.

Das Hoheitszeichen hat die gleiche die Staatsgewalt verkörpernde Bedeutung wie die Flagge. Es steht daher ebenso wie die Flagge unter dem besonderen Schutze des Flaggenstaates. Ein Mißbrauch des Hoheitszeichens durch einen Privatmann, aber besonders auch durch einen fremden Staat stellt eine Verletzung des durch das Hoheitszeichen repräsentierten Staates dar.

Dieser kann daher auf diplomatischem Wege gegen den verletzenden Staat oder gegen den Staat, dem der verletzende Pri-

---

[65]) Hierüber im einzelnen s. Schleicher II S. 28; Schreiber IV S. 5.

[66]) Zur Geschichte dieser Norm s. Müller S. 244. — Das gleiche Verlangen stellt § 101 I DLVVO.

[67]) Sch. 5; S. 2; N 6 I; Dä. 4 S. 2, Oe. 7 1, S 6 1, F 5 1, B 5 1, T 5 1; J 5 1, E 5 1, Sp. 5 1, No. 5 1. — Ein Verstoß hiergegen ist strafbar. Ueber einen praktisch gewordenen Fall s. NLF. 1930, S. 37.

S. 306, 308. Pittard Dr. Aér. 1912, S. 118. Fagg S. Cal. L. R. 1929, S. 442, Spaight S. 23.

[68]) Anh. A, Abschn. Ia; Abschn. VIII.

[69]) § 6 DLVVo. und Anlage 2 zur Verordnung. — Dieses Zeichen hat die Cina für Deutschland vorbehalten; s. Basarke S. 96 f.; Grosvenor-Bridgeman S. 6.

[70]) Vgl. die Bemerkung Hennequin's auf dem 1. Kongreß S. 46. A. A. Neumeyer S. 237; Everling in „Luftfahrt" Berlin München 1917, S. 29. Dagegen mit Recht Müller S. 245 f. Vgl. auch Henry-Coüannier I S. 159 Anm. 74.

vatmann angehört, vorgehen. Einen endgültigen Beweis für die Staatsangehörigkeit bietet das Hoheitszeichen nicht; es stellt vielmehr nur ein jederzeit widerlegbares Anzeichen hierfür dar [71]).

Das Eintragungszeichen wird dem Luftfahrzeug bei seiner Eintragung in das staatliche Register zugeteilt; es ist das Zeichen, unter dem es in dem Register eingetragen steht [72]). Da mit dem Luftfahrzeug zugleich sein Eigentümer eingetragen wird, so vermittelt die Kenntnis des Eintragungszeichens die Kenntnis des Eigentümers.

Die Regelung der Abzeichen im einzelnen überlassen die Abkommen stillschweigend den Vertragsstaaten. Im Hinblick auf die Möglichkeit der drahtlosen Nachrichtenübermittlung besteht nach der Cina (Anh. A Abschn. Ia) das Eintragungszeichen aus einer bestimmt angeordneten Buchstabenreihe; die Vertragsstaaten, die der Cina angehören, sind daher insoweit gebunden. In Deutschland verwendet man Zahlen [73]). Das Eintragungszeichen wird zugleich mit dem Hoheitszeichen an dem Luftfahrzeug angebracht.

Obwohl das Abzeichen eines Luftfahrzeugs die Feststellung seines Eigentümers auf dem Umwege über das Register ermöglicht, verlangen die meisten deutschen Abkommen, um eine schnellere und bequemere Feststellung des Eigentümers zu erreichen und der Gefahr einer Aenderung des Abzeichens zu begegnen, daß jedes Luftfahrzeug den Namen und den Wohnsitz des Eigentümers tragen müsse.

Aus ähnlichen Gründen bestimmen die Abkommen einhellig, daß jedes Luftfahrzeug ein Zeugnis des Heimatstaates über die Eintragung mitführen müsse [74]). Sie erklären damit, indem sie die Zuständigkeitsordnung bei der Verleihung der Staatsangehörigkeit ergänzen, den Registerstaat zur Ausstellung jener Urkunde für zuständig.

Ein Völkerrechtssatz des Inhalts, daß die Eintragungsbescheinigung den Nachweis der Staatsangehörigkeit erbrächte [75]), hat sich noch nicht herausgebildet [76]). Die Schaffung eines solchen Völkerrechtssatzes wäre im Interesse der Stetigkeit des internationalen Luftverkehrs wünschenswert. Um eine Kontrolle

---

[71]) Müller S. 238, 246. Wie auch die Flagge des Seeschiffes; vgl. Cantillon de Tramont S. 117 ff.

[72]) Ueber das System der Eintragungszeichen s. Pereterski S. 46.

[73]) S. hierzu Schleicher II S. 29; § 6 u. Anl. 2 DLVVo. Segelflugzeuge und Freiballons haben als Eintragungszeichen Namen; s. § 8 Anl. 2 DLVVO.

[74]) F, B, T, J, E. Sp. No: 5 I 2. Die Angaben müssen dauerhaft angebracht sein. Vgl. F Art. 15 Ausf. Vo.

[75]) Vorbild Art. 19a der Cina, Sch. 5, N 6 II, Dä. 4, Oe. 7 II S. 6 II, F, B, T, J, E, Sp. No: 5 II. — Dem kommt § 5 Satz 2 DLVVo. nach.

[76]) So im Seeschiffahrtsrecht.

des Territorialstaates darüber zu ermöglichen, ob die Eintragungsbescheinigung eine wirklich geschehene und noch nicht ungültig gewordene Eintragung beurkundet, bestimmen einzelne Abkommen, daß die Vertragsstaaten Verzeichnisse über die Eintragung und Löschung der Luftfahrzeuge untereinander austauschen sollen [77]) [78]).

III 3f) Lufttüchtigkeit und Lufttüchtigkeitszeugnis des Luftfahrzeugs.

Der Heimatstaat eines Luftfahrzeugs hat um der Sicherheit des Flugs und der Sicherheit seiner Bewohner willen ein Interesse daran, daß seine Luftfahrzeuge lufttüchtig sind. Die Gesetzgebungen Deutschlands und seiner Vertragsstaaten bestimmen, um die Lufttüchtigkeit ihrer Luftfahrzeuge zu erreichen, daß ein Luftfahrzeug erst dann zum Luftverkehr zugelassen wird, wenn eine meist amtliche Prüfungsstelle [79]) die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs bestätigt hat; auch schreiben sie periodische Nachprüfungen des Luftfahrzeugs vor [80]). Falls das Luftfahrzeug für lufttüchtig befunden ist, erhält es hierüber ein Zeugnis (Lufttüchtigkeitszeugnis, Lufttüchtigkeitserneuerungsschein, certificat de navigatilité). Die Gesetzgebung einzelner Vertragsstaaten macht die Zulassung im Luftverkehr außerdem noch von einer behördlichen Erlaubnis abhängig, die in einem Zulassungsschein (permis de navigation) ihren Ausdruck findet [81]).

Das Interesse des Heimatstaates an der Lufttüchtigkeit seiner Luftfahrzeuge entspricht dem Interesse des von ihnen im internationalen Luftverkehr überflogenen Territorialstaates. Der Territorialstaat ist jedoch regelmäßig nicht in der Lage, die Lufttüchtigkeit des fremden Luftfahrzeugs nachzuprüfen. Auch kann die Lufttüchtigkeit als eine Erscheinung dauernder Art im internationalen Luftverkehr nur einmal festgestellt werden [82]); eine wiederholte Prüfung durch die verschiedenen überflogenen Staaten mit verschiedenen Ansprüchen an die Lufttüchtigkeit würde den internationalen Luftverkehr empfindlich beeinträchtigen. Der Territorialstaat muß sich daher auf die Nachprüfung des Heimatstaates des Luftfahrzeugs verlassen. Der dem Luftfahr-

---

[77]) N Art. 13 II stellt z. B. nur eine Vermutung auf.

[78]) F, B: 16; J, E 16; Sp. 18; No. 16. — Ueber die Gründe dieser Bestimmung s. Henry-Coüannier I S. 170.

[79]) In Deutschland: die Prüfstelle für Luftfahrzeuge § 2 Abs. III LVVo.

[80]) Vgl. z. B. § 8 DLVVo.

[81]) Vgl. § 5 DLVVo.

[82]) Obwohl ein Bedürfnis nach „Territorialität“ (Neumeyer S. 248) gerade hier besonders stark ist.

zeug in seinem Heimatstaate ausgestellte Lufttüchtigkeitsausweis erlaubt ihm eine Feststellung in dieser Richtung.

Die Abkommen bestimmen daher, daß das im internationalen Luftverkehr befindliche Luftfahrzeug mit den in seinem Heimatstaat vorgeschriebenen Ausweisen, unter denen in erster Linie die Lufttüchtigkeitszeugnisse zu verstehen sind, versehen sein muß [83]), daß ferner die Lufttüchtigkeitszeugnisse des Luftfahrzeugs in dem Territorialstaat die gleiche Gültigkeit haben, wie die von diesem ausgestellten entsprechenden Ausweise [84]).

Diese Bestimmungen setzen nicht nur eine rechtliche Verpflichtung des Luftfahrzeugs zur Mitführung der Ausweise [85]) fest, sondern sie normieren darüber hinaus die völkerrechtliche Verpflichtung eines jeden der Vertragsstaaten, Einrichtungen zu treffen, die gewährleisten, daß die von ihm ausgestellten Lufttüchtigkeitszeugnisse nur für lufttüchtige Luftfahrzeuge ausgestellt werden. Die zur Erreichung diesen Zwecks notwendigen innerstaatlichen gesetzlichen Maßnahmen sind „völkerrechtlich gebotenes Recht" [86]). Der Heimatstaat, der seinen Luftfahrzeugen das Lufttüchtigkeitszeugnis ausstellt, übernimmt damit die völkerrechtliche Verantwortung dafür, daß das Luftfahrzeug die für die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlichen Eigenschaften hat [87]). Hier äußern sich die in der Nationalität zusammengefaßten engen Beziehungen zwischen Luftfahrzeug und Heimatstaat. Hier wird dem „intérêt de responsabilité" des Territorialstaates zu einem großen Teil Genüge getan.

Mit der Verteilung der Last der Verantwortung ist die Verteilung des Vorzugs der Zuständigkeit zur Ausstellung des Lufttüchtigkeitsausweises verbunden: aus der Tatsache, daß die Vertragsstaten die Mitführung der in dem Heimatstaate ausgestellten Lufttüchtigkeitszeugnisse verlangen und diesen die gleiche Gültigkeit zuerkennen, wie den von ihnen selbst ausgestellten entsprechenden Ausweisen, ist zu folgern, daß der Heimatstaat zur Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses für die seine Staatsangehörigkeit tragenden Luftfahrzeuge zuständig ist.

Eine solche Zuständigkeitsabgrenzung entspricht nicht nur praktischen Bedürfnissen: die Feststellung der Lufttüchtigkeit

---

[83]) S 5; N 6; Dä. 4, Oe. 7, S 6 II; F, B, T, J, E, Sp, No 5 II. — § 101 Abs. 2 DLVVo. spricht das gleiche Verlangen noch einmal aus.

[84]) Lufttüchtigkeitsschein und Zulassungsschein stehen einander gleich. — S. 14 II; N 6 IV, Dä. 14 I, Oe. 7 IV; Sch. 6 IV; F 5 V; B 5 V; T 7 I, J 7 V, E 5 V, Sp. 7, No. 5 V.

[85]) Zuweilen verstärkt durch verpflichtende Vorschriften des Heimatstaates; s. z. B. § 5 S. 2 DLVVo.

[86]) Triepel in: Völkerrecht, Landesrecht, 1899. S. 289.

[87]) Schreiber IV S. 2; der Staat übernimmt aber keine darüber hinausgehenden Verpflichtungen; vgl. § 2 Abs. 4 DLVVo.

erfordert eine einmalige, dauernde, auch für die im internationalen Luftverkehr berührten Territorialstaaten gültige Regelung; sie enthält darüber hinaus die notwendige Ergänzung der dem Heimatstaat für das seine Staatsangehörigkeit tragende Luftfahrzeug aufgebürdeten Verantwortlichkeit. Der Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses durch einen dritten Staat, dessen Nationalität das Luftfahrzeug nicht besitzt, würde der völkerrechtlich bedeutsame Inhalt, nämlich die Uebernahme der völkerrechtlichen Verantwortlichkeit für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, mangeln. Die Zuständigkeit des Heimatstaates ist somit ausschließlich. Dies kommt in den Abkommen dadurch zum Ausdruck, daß von einem dritten Staat ausgestellte Lufttüchtigkeitszeugnisse nur dann Gültigkeit in dem überflogenen Territorialstaat haben, wenn sie von dem Heimatstaat „anerkannt" sind [88]) [89]). Mit der Anerkennung übernimmt der Heimatstaat die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit in gleicher Weise wie durch die Ausstellung; erst durch die Anerkennung erhält der überflogene Territorialstaat die notwendige Gewißheit und Sicherheit.

III 3g) Die Ausrüstung des Luftfahrzeugs: Bordbücher.

Die Ausrüstung eines Luftfahrzeugs unterliegt nach den Gesetzgebungen der Vertragsstaaten gleich der Lufttüchtigkeit einer Prüfung, die der Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses vorausgeht; für die Prüfung der Ausrüstung ist der Heimatstaat des Luftfahrzeugs gleichfalls zuständig.

Zu den sonstigen Urkunden und Bescheinigungen des Heimatstaates, von deren Mitführung nach den Abkommen der Territorialstaat den Verkehr des fremden Luftfahrzeugs über seinem Gebiet abhängig macht [90]) [91]), gehören insbesondere die Bordbücher [92]).

Die Vertragsstaaten kennen in Anlehnung an Art. 19 f Anh. C der Cina das Flugtagebuch, das Luftfahrzeugbuch, das Motor-

---

[88]) N 6 III, S 6 III, F, B: 5 IV, T 7 I, J 5 II; E 5 V; Sp. 7, No. 7 I.

[89]) Solche Anerkennung kennt z. B. N Art. 17. Vgl. auch Wegerdt ZLR. II S. 41 zur Praxis der Cinastaaten.

[90]) N 6 II, Oe. 7 II, S. 6 II, F, B 5 I, T 5 II, J, E, Sp. No. 5 II.

[91]) Nur das Abkommen Dä. (Art. 4) verlangt die Mitführung auch der im Territorialstaat vorgeschriebenen Urkunden; hierunter sind besonders die Urkunden des § 40 Dä. zu verstehen.

[92]) Die Pflicht zur Mitführung der Bordbücher heben ausdrücklich hervor Sch. 5; Dä. 4. Ueber Bordbücher, ihren Inhalt und Zweck vgl. Pereterski, S. 51 f. — Für deutsche Luftfahrzeuge gelten die Bestimmungen des § 69 u. der Anl. 10 DLVVo.

buch und das Signalbuch. Die Muster für die Bücher hat die Cina festgesetzt. Die Praxis der Vertragsstaaten hat sie gleichfalls eingeführt.

III 3h) Privatluftfahrzeuge — Staatsluftfahrzeuge.

Die Abkommen gewähren nicht allen die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten tragenden Luftfahrzeugen die sich aus ihnen ergebenen Rechte. Sie machen eine bedeutsame Einschränkung insofern, als sie, wie sie ausdrücklich und übereinstimmend in ihren Artikeln 1 (Oe. Art. 2) bestimmen, sich nur auf Privatluftfahrzeuge beziehen und ausdrücklich oder auch stillschweigend zu den Privatluftfahrzeugen die Staatsluftfahrzeuge in Gegensatz stellen. Sollen die Abkommen sich auch auf die staatlichen Luftfahrzeuge erstrecken, so wird dies jedesmal besonders ausgesprochen.

Weder für die eine noch für die andere Art von Luftfahrzeugen geben die Abkommen eine Begriffsbestimmung. Eine allgemeine Völkerrechtsnorm, an die sich die Auslegung anlehnen könnte, hat sich noch nicht herausgebildet[93]), insbesondere hat die in den Art. 30 f Cina enthaltene Begriffsbestimmung in der Staatenübung keine allgemeine Anwendung erringen können. Die von den Abkommen angewandte Ausdrucksweise gibt keinen deutlichen Fingerzeig. Sie läßt unklar, ob unter Privatluftfahrzeugen solche zu verstehen sind, die im Eigentum Privater stehen, oder auch solche, die zwar Eigentum des Staates sind, aber privaten Interessen dienen; sie gibt keinen Aufschluß darüber, ob staatliche Luftfahrzeuge solche sind, die im Eigentum des Staates stehen, oder auch solche, die ohne Eigentum des Staates zu sein, der Erfüllung staatlicher Zwecke dienen[94]).

Es kann auch nicht der Gedanke der Abkommen gewesen setzgebung zu überlassen[95]); würde doch in diesem Falle derjenige Staat, der den Begriff „Privatluftfahrzeug" weiter ausdehnt als sein Vertragsgegner, größere Vorteile aus dem Abkommen ziehen. Könnte nur eine übereinstimmende Gesetzgebung den Begriffen Inhalt verleihen, so würde jeder Vertragsstaat durch seine Gesetzgebung den Begriff Luftfahrzeug beliebig zum Nachteil des Vertragsgegners einengen können.

---

[93]) Dies wurde bei den Beratungen des 6. Kongresses S. 26 ff. klar. S. auch Fagg S. Cal. L. R. 1929 S. 437.

[94]) Diese unsichere Ausdrucksweise, die in Anlehnung an die Cina gebraucht ist, beklagt für die Cina Fauchille Nr. 596 A. 2, S. 895. — Klarer ist die Einteilung des Code de l' Air in aéronefs publics und aéronefs privés. S. hierzu De Vissdher in R. Dr. i. 1927 S. 195.

[95]) So will es offenbar Heß S. 135.

Auf den Zweck der Abkommen, den Luftverkehr zu regeln und zu fördern, kann für die Auslegung nicht in der Weise abgestellt werden, daß als Privatluftfahrzeuge alle diejenigen Luftfahrzeuge erscheinen, die dem Luftverkehr dienen[96]); denn diese Auslegungsregel ist zu weit und allgemein gefaßt, als daß sie für die Auslegung der Abkommen angewandt werden könnte.

Auch die Aufgaben der Luftfahrzeuge können nicht als Hilfsmittel für die Auslegung dienen[97]): denn abgesehen davon, daß gerade über die Abgrenzung der Funktionen Streit besteht, lehnen die Abkommen selbst dieses Unterscheidungsmerkmal ab. So sind z. B. nach dem Abkommen mit England Art. 1 III die Handelszwecken dienenden, mithin private Aufgaben erfüllenden Luftfahrzeuge, gleichwohl gegebenenfalls als staatliche Luftfahrzeuge anzusehen.

Es bleibt daher nur übrig, den Grund der Unterscheidung zwischen staatlichen und privaten Luftfahrzeugen aufzuzeigen, um aus ihm einen Anhalt für die Auslegung zu gewinnen.

Die Abkommen beziehen sich auf die staatlichen Luftfahrzeuge nur ausnahmsweise; die staatlichen Luftfahrzeuge können nur dann an dem internationalen Luftverkehr zwischen den Vertragsstaaten teilnehmen, wenn die Abkommen dies ausdrücklich bestimmen. Dadurch, daß die Luftverkehrsabkommen die staatlichen Luftfahrzeuge grundsätzlich vom internationalen Luftverkehr ausschließen, wollen sie die durch den Flug eines solchen Luftfahrzeugs über dem Territorialstaat gegebene Konfliktsgefahr, wie überhaupt jegliche Berührung des Territorialstaates mit dem fremden Staat als solchem im internationalen Luftverkehr vermeiden: alle Luftfahrzeuge, bei denen diese Voraussetzungen zutreffen, sind staatliche Luftfahrzeuge, die übrigen dagegen private Luftfahrzeuge.

Staatliche Luftfahrzeuge sind demnach die im Eigentum eines Staates stehenden und staatliche Aufgaben erfüllenden Luftfahrzeuge, wie z. B. die Polizei-, Zoll-, Post- und Militärluftfahrzeuge. Aber auch die einem Vertragsstaat gehörenden Luftfahrzeuge, die privaten Aufgaben dienen (insbesondere dem Handel), — selbst dann, wenn sie von Privaten ausgenutzt werden[98]), — sind als staatliche Luftfahrzeuge anzusehen[99]). Denn auch in diesem Falle ist Konfliktsgefahr gegeben. Die Vornahme von Staats-

---

[96]) So De Visscher R. Dr. i. 1927 S. 195.

[97]) Hierauf stellen ab Pereterski S. 41 und das Institut de Dr. I. Sitzung Lausanne 1927. S. R. Dr. i. 1927 S. 544. Aehnlich Fauchille S. 892.

[98]) Vgl. Fabry auf dem 6. Kongreß S. 35.

[99]) Vgl. F, B: 1 IV; J 1 V, E 1 III; S. II, Sp. 1 IV. Nach diesen Bestimmungen können auch Handelsluftfahrzeuge staatliche Luftfahrzeuge sein. Wann dies der Fall ist, ergeben die obigen Ausführungen.

akten durch den Territorialstaat gegen das Luftfahrzeug würde sich gegen den Eigentümerstaat richten; der schweizerische Bürger, der als Besitzer eines Grundstückes sein „Retentionsrecht" gemäß Art. 29 des Bundesratsbeschlusses vom 27. 1. 1920 geltend machen wollte, müßte sein Recht gegenüber einem fremden Staat durchsetzen.

Alle diese Gründe treffen nicht zu bei Luftfahrzeugen, die im Eigentum von Privaten stehen und in einen Privatbetrieb eingeordnet sind.

Es ist daher anzunehmen, daß als private Luftfahrzeuge diejenigen zu gelten haben, die im Eigentum von Privaten stehen und in einem Privatbetrieb benutzt werden, als staatliche Luftfahrzeuge dagegen die im Eigentum von Staaten stehenden Luftfahrzeuge, gleichgültig welchen Zwecken sie dienen [100]).

Diese Begriffsbestimmung bedarf noch einer Ergänzung.

Während die im Eigentum eines Staates stehenden Luftfahrzeuge durch die Ausübung privater Aufgaben ihre Eigenschaft als staatliche Luftfahrzeuge nicht verlieren, ändern die privaten Luftfahrzeuge im umgekehrten Fall ihren Charakter. Stellt ein Staat private Luftfahrzeuge in seinen Dienst, läßt er sie in einem von ihm eingerichteten Betriebe [101]) sei es private, sei es staatliche Aufgaben erfüllen, so werden, da durch solche Luftfahrzeuge Kollisionsgefahr gegeben ist, aus den privaten Luftfahrzeugen staatliche Luftfahrzeuge im Sinne der Abkommen [102]).

Private Luftfahrzeuge sind demnach alle im Eigentum von Privaten stehenden und im Privatbetriebe benutzten Luftfahrzeuge; staatliche Luftfahrzeuge sind die im Eigentum von Staaten stehenden Luftfahrzeuge und außerdem solche Luftfahrzeuge, die zwar im Eigentum von Privaten stehen, aber von dem Staate zur Erfüllung privater oder staatlicher Aufgaben in einem von ihm eingerichteten Betrieb verwandt werden [103]).

---

[100]) Im Ergebnis übereinstimmend: Müller S. 243, 237 A. 2, 3. Für Seeschiffe s. Lawrence: Les principes de Dr. i. Oxford 1920 S. 464 und Fauchille S. 892. Vgl. ferner Lachtjin VVpr. S. 177; Fixel S. 4.

[101]) Ein Privatluftfahrzeug, das in einem privaten Betriebe Post befördert, wird dadurch noch nicht zu einem staatlichen Luftfahrzeug. Vgl. hierzu Homburg R. Dr. i. 1924 S. 238; Fedozzi R. C. A. 1925 S. 19; Hamel S. 204; Schleicher II S. 31; Döring I S. 30; Pittard und Ripert 6. Kongreß S. 39 ff. — Die Postbeförderung geschieht in Europa ausschließlich durch private Gesellschaften mit privaten Luftfahrzeugen.

[102]) Dies ist von besonderer Bedeutung bei der Einstellung von Privatluftfahrzeugen in die Wehrmacht des Heimatstaates. Vgl. hierzu Pohl Luftkriegsrecht Stuttgart 1924, S. 32, 34 und den Bericht der Washingtoner „Conference on the Limitation of Armament" 1921-22 67th. Congreß, 2nd session. Washington 1922, S. 407. Senate. Document Nr. 126. Ferner Müller S. 391.

[103]) Die von Pittard auf dem 6. Kongreß S. 39 vorgeschlagene Eintei-

Den staatlichen Luftfahrzeugen ist das Gebiet der Vertragsstaaten grundsätzlich verschlossen. Sie dürfen dort nur verkehren, wenn die Abkommen dies besonders bestimmen. Solche Bestimmungen finden sich nur in den jüngeren Abkommen. Die Abkommen F, B, J, E beziehen sich außer auf die privaten auch auf die ausschließlich für Handelszwecke bestimmten staatlichen Luftfahrzeuge; das Abkommen mit Spanien bezieht sich auf die ausschließlich für Postzwecke bestimmten staatlichen Luftfahrzeuge; die Abkommen mit Norwegen und der Tschechoslowakei beziehen sich auch auf alle staatlichen Luftfahrzeuge, die nicht als Militär-, Zoll- oder Polizeiluftfahrzeuge verwendet werden [104]).

Die staatlichen Luftfahrzeuge, die nach den Abkommen an dem internationalen Luftverkehr zwischen den Vertragsstaaten teilnehmen dürfen, sind den Privatluftfahrzeugen völlig gleichgestellt. Auch für sie gelten die Bestimmungen der Abkommen. Auch sie müssen insbesondere in das Luftfahrzeugregister des Heimatstaates eingetragen sein [105]) [106]).

Ein nach den Abkommen von dem internationalen Luftverkehr ausgeschlossenen Luftfahrzeugen bedarf zum Einflug in das Gebiet des Territorialstaates einer für den Einzelfall einzuholenden Erlaubnis des Territorialstaates. Dies ist für Militärluftfahrzeuge [107]) in dem Abkommen mit der Schweiz (Art. 18), sowie ganz allgemein für staatliche Luftfahrzeuge in dem Abkommen mit Spanien (Art. 1 Abs. 4) ausdrücklich bestimmt. Das gleiche gilt für alle anderen nicht als Luftfahrzeuge im Sinne der Abkommen anzusehenden Luftfahrzeuge und für alle Abkommen [108]).

---

lung in „aéronefs d' Etat publics, aéronef d' Etat privés und aéronefs des particuliers" kommt der hier vorgeschlagenen nahe.

Ueber Luftfahrzeuge, die im Eigentum von Gemeinden, Städten oder anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften stehen, vgl. die Beratung des 6. Kongresses S. 38 ff. Unrichtig in dieser Hinsicht auch für das schweizerische Recht Heß A. 4 zu Art. 34.

[104]) F, B 1 IV; J 1 V; E 1 III Satz 2; Sp., T, No: 1 IV.

[105]) Dies bestimmt E 1 III Satz 2 ausdrücklich.

[106]) Für staatliche Luftfahrzeuge, die an dem internationalen Luftverkehr auf Grund der Abkommen nicht teilnehmen sollen, ist der Erwerb der Staatsangehörigkeit einfacher; vgl. Makarov ZLR. I S. 161; Neumeyer S. 264. Vgl. T § 6; Dä. Art. 42, S. Art. 33 Ausf. Vo.; F § 2 Ausf, Vo,; N Art. 3 a; Sch. Art. 8 I.

[107]) Ueber diesen Begriff siehe Fauchille S. 892.

[108]) Ueber die bei dem Aufenthalt eines Militärluftfahrzeuges im Territorialstaat zu beobachtenden Völkerrechtssätze vgl. Homburg, R. Dr. i. 1924, S. 238, Neumeyer S. 462; Hamel S. 203, Jean Perrin in Dr. Aér. 1923 S. 50 ff.

III 4. Die Besatzung.

a) Der Aufgabenkreis der einzelnen Mitglieder der Besatzung und die Feststellung ihrer Eignung im innerstaatlichen Verkehr.

Die an Bord eines Luftfahrzeuges befindlichen Personen — mit Ausnahme der Fluggäste — bilden die Besatzung des Luftfahrzeugs [1]).

Der Aufgabenkreis der Mitglieder der Besatzung ist verschieden [2]).

Dem Führer des Luftfahrzeugs fällt eine besonders bedeutungsvolle und verantwortungsreiche Aufgabe zu; er hat die Ingangsetzung, Inganghaltung und Lenkung des Luftfahrzeugs zu besorgen.

Von etwas geringerer Bedeutung sind die Pflichten des sonstigen Betriebspersonals, insbesondere der Flugzeugwarter, Motorenwarter (Bordwarter) und Orter. Ihnen liegt es ob, den Luftfahrzeugführer bei der Durchführung seiner Tätigkeit zu unterstützen, die Motoren zu beaufsichtigen und zu pflegen und dergleichen.

Der Aufgabenkreis der übrigen Mitglieder der Besatzung, die der Betriebsmannschaft nicht zuzuzählen sind, ist überaus mannigfach (Luftboys, Bordarzt usw.). Ihre Tätigkeit ist für die Durchführung des Fluges von keiner Bedeutung.

Dieser Abstufung des Aufgabenkreises der Mitglieder der Besatzung entsprechend nimmt der Heimatstaat des Luftfahrzeugs ein größeres oder geringeres Interesse an der Berufseignung der Besatzung. Der Sicherheit des Flugs, wie auch des überflogenen Gebiets halber hat der Territorialstaat ein Interesse daran, daß der Führer des Luftfahrzeugs die zur Erfüllung seiner Aufgaben notwendigen Eigenschaften besitzt. Sämtliche luftfahrttreibenden Staaten, insbesondere Deutschland und seine Vertragsstaaten, bestimmen daher in ihren Luftfahrtgesetzgebungen, daß die Führer von Luftfahrzeugen zur Ausübung ihrer Tätigkeit eines Befähigungsnachweises (brevet d' aptitude) bedürfen. Der Ausweis wird ihnen erst nach einer eingehenden Prüfung erteilt, in der sie ihre Eignung nachweisen müssen [3]). Einzelne

---

[1]) So umschreiben die Abkommen N, S: 6 III, Oe. 7 III in einer auch für die übrigen Abkommen zutreffenden Weise.

[2]) Hierzu und zu dem Folgenden s. Richter ZLR. I S. 261 ff.; Pereterski S. 53 ff.; Schreiber III S. 394 f.; Türk S. 37 ff.

[3]) Sch. Art. 14; s. hierzu Heß S. 35; Dä § 22 ff.; N Art. 15 ff.; Oe. Art. 4 ff.; S Art. 22 ff.; F § 31 ff.; B Art. 15; T § 12; s. hierzu Diwald ZOR. 1928 S. 481; E Art. 4 IV; J Art. 189; No. Art. 10; D § 4. § 16 ff. DLVVo.

Staaten verlangen außer dem Befähigungsschein eine besondere Fahrbewilligung (licence) [4]; es ist die amtliche Ermächtigung, ein Luftfahrzeug zu führen [5]).

Da die Tätigkeit der übrigen Betriebsmannschaft für die Sicherheit des Flugs von nicht so großer Bedeutung ist, machen einzelne Vertragsstaaten die Tätigkeit dieser Personen nicht von der Erlangung eines Befähigungszeugnisses abhängig [6]). Die übrigen Staaten verlangen aber auch für sie einen Befähigungsausweis, einige auch eine Fahrbewilligung [7]).

Eine Sonderstellung unter dem Betriebspersonal nimmt nach der Gesetzgebung vieler Vertragsstaaten der Funker ein; er muß außer dem etwa verlangten Befähigungsausweis noch eine besondere behördliche Erlaubnis (une licence spéciale) besitzen, um seine Aufgaben erfüllen zu dürfen [8]).

Die Tätigkeit der übrigen Mitglieder der Besatzung wird, da sie für die sichere Durchführung des Fluges ohne Bedeutung ist, in keinem der Vertragsstaaten von dem Nachweis einer besonderen Eignung oder von einer behördlichen Zulassung abhängig gemacht.

Der Befähigungsnachweis wie auch die Fahrbewilligung gewähren dem Empfänger dem verleihenden Staat gegenüber das Recht, als berufsbefähigt anerkannt zu werden [9]). Sie gelten nur innerhalb des Gebiets des Territorialstaates [10]); dessen Zuständigkeit ist insoweit begrenzt. Er ist aber in der Lage, nicht nur eigenen Staatsangehörigen, sondern auch Angehörigen anderer Staaten jene Zeugnisse mit der gleichen beschränkten Wirksamkeit zu verleihen. Ein ausländisches Luftfahrzeug kann nur dann im Inlande verkehren, wenn es mit einer so qualifizierten Besatzung [11]) besetzt ist.

---

[4]) Sch. Art. 14; S. Art. 23, 24; Ausf. Vo. Art. 10 ff., F § 31 ff,; T § 12,

[5]) Befähigungsnachweise, falls solche allein verlangt werden, und Zulassungsscheine sind in international-rechtlicher Hinsicht gleich zu behandeln. Neumeyer S. 253 A. 65 a. E.

[6]) So insbesondere DLVVo. §§ 16 ff. Es liegt hier eine tatsächliche Ausnahme im Sinne § 5 Satz 2 LVG. vor; vgl. Basarke S. 98; Busse S. 98; ebenso T § 14.

[7]) Sch. Art. 14 a; Dä. Art. 23 ff.;| S. Art. 10 Ausf. Vo.; E Art. 4 IV; F § 33; J Art. 189; No. Art. 23 ff. — Soweit sie Mitglieder der Cina sind, nötigt sie Art. 22 Cina zu solchen gesetzlichen Bestimmungen.

[8]) Z. B. Sch. Art. 13 III; S Art. 9 Ausf. Vo.; F § 34; DLVVo. § 68.

[9]) Neumeyer S. 252; a. A. Busse S. 71, der die beiden Urkunden wohl mit Recht nur als Beweismittel bezeichnet.

[10]) S. z. B. § 4 DLVG.; vgl. Basarke S. 89.

[11]) Unter Besatzung ist hier und auch in folgenden nur das Betriebspersonal zu verstehen.

III 4b) Der Nachweis der Eignung der Besatzung im internationalen Luftverkehr.

An dem internationalen Luftverkehr kann das Luftfahrzeug selbst mit einer solchen Besatzung ohne weiteres nicht teilnehmen; denn da der überflogene Staat den Luftverkehr über seinem Gebiet von der Tauglichkeit einer von ihm als geeignet befundenen Besatzung abhängig macht und die von dem fremden Staate festgestellte Eignung für ihn nicht maßgebend ist, so kann das Luftfahrzeug über dem Territorialstaat nicht verkehren. Hier greifen aber die Abkommen ein.

Sie verlangen, daß die Besatzung, soweit sie an Bord des Luftfahrzeugs eine im Heimatstaat des Luftfahrzeugs von besonderer Erlaubnis abhängige Tätigkeit ausübt, mit den im Heimatstaate (des Luftfahrzeugs) vorgeschriebenen Ausweisen versehen sein muß [12]) [13]).

Damit erklären sie den Heimatstaat des Luftfahrzeugs für zuständig, über die Zulassung der Besatzung zu entscheiden und zu bestimmen, welche Mitglieder der Besatzung ein Zeugnis brauchen und welchen Anforderungen das Zeugnis genügen muß.

Die weitere Bestimmung der Abkommen, daß die Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine, die der Heimatstaat des Luftfahrzeugs der Besatzung ausgestellt hat, auch im Vertragsstaate Gültigkeit haben [14]), ist lediglich eine Folge der Tatsache, daß dem Heimatstaate des Luftfahrzeugs die Zuständigkeit zur Ausstellung der Bescheinigungen zukommt. Etwas rechtlich Neues enthält daher jene Bestimmung nicht [15]).

Aus der Tatsache, daß dem Heimatstaate des Luftfahrzeugs die Zuständigkeit gewährt wird, über die Zulassung der Besatzung zu entscheiden, folgt aber nicht die Zuständigkeit des Heimatstaates, darüber zu entscheiden, welchen anderen Staaten er im Verhältnis auch zu dem Heimatstaat die gleiche Zuständigkeit zur Erteilung von Ausweisen an die Besatzung einräumt. Die Entscheidung hierüber verbleibt vielmehr bei dem Aufenthaltsstaat [16]). Die meisten Abkommen erweitern aber auch in dieser Beziehung die Zuständigkeit des Heimatstaates des Luftfahrzeugs, indem sie bestimmen, daß durch die von dem Heimat-

---

[12]) Sch. 6 N 6 III; Dä. 4 in Verbindung mit § 24 Dä. LVG.; Oe. 7 III; S 6 III; F, B 5 III; T 6 I, J, E, No 5 III; Sp. 6 I.

[13]) Die nur in dem Abkommen Sch. 6 I Satz 2 sich findende Vorschrift, daß die Vertragsstaaten sich gegenseitig die in ihrem Gebiete geltenden Ausweise mitzuteilen haben, ist in den anderen Abkommen, um die damit verbundene große Verwaltungsarbeit zu sparen, fortgelassen worden.

[14]) Sch. Art. 14 II; N 6, IV, V; Dä 14; Oe. 7 IV; S. 6 IV, V; F, B, E 5 V; T 7, J, No. 5 V; Sp. 7.

[15]) Neumeyer S. 255.

[16]) Neumeyer S. 254.

staat anerkannten [17]) Ausweise der Besatzung, die von einem dritten Staat ausgestellt sind, der im Aufenthaltsstaate vorgeschriebenen Mitführungspflicht genügt wird [18]).

Eine Beschränkung erfährt jedoch die Zuständigkeit des Heimatstaates des Luftfahrzeugs. Nach sämtlichen Abkommen haben sich die Vertragsstaaten das Recht vorbehalten, für den Luftverkehr innerhalb ihres Gebietes [19]) den ihren Angehörigen von dem anderen Vertragsstaat erteilten Befähigungszeugnissen und Zulassungsbescheinigungen die Anerkennung zu versagen [20]).

Mit der Zuständigkeitsgewährung verpflichten die Abkommen den Heimatstaat des Luftfahrzeugs, die notwendigen Vorrichtungen zu treffen, die eine Berufseignung der Besatzung gewährleisten. Durch die Ausstellung des Befähigungsausweises übernimmt der Heimatstaat des Luftfahrzeugs die völkerrechtliche Verantwortlichkeit für die Eignung der Besatzung. Damit wird dem „intérêt de responsabilité" des Territorialstaates, das hier, wie bei der Zuerkennung der Staatsangehörigkeit, hervortritt, Genüge getan.

Da die Zuständigkeitsregelung nur für den Verkehr mit Luftfahrzeugen, die die Staatsangehörigkeit eines der Vertragsstaaten tragen, getroffen ist, so ist anzunehmen, daß im Verhältnis der Vertragsstaaten zueinander die von dem Heimatstaate des Luftfahrzeugs ausgestellten Befähigungszeugnisse und Zulassungsscheine nur für die Bedienung der ihm angehörenden Luftfahrzeuge Geltung haben sollen; um dem einem dritten Staat angehörenden Luftfahrzeug den Luftverkehr im Territorialstaat zu ermöglichen, reichen sie nicht aus. Dies entspricht auch der Tatsache, daß der Heimatstaat des Luftfahrzeugs nur dann ein Interesse an der Uebernahme der völkerrechtlichen Verantwortlichkeit für die Berufseignung der Besatzung hat, wenn er hierdurch den ihm angehörigen Luftfahrzeugen den internationalen Luftverkehr ermöglicht.

Einige Abkommen machen eine ausdrückliche Einschränkung in dieser Beziehung [21]). Das gleiche gilt aber wegen der Gleichheit der Gründe auch für die übrigen Abkommen.

Es bleibt naturgemäß den Vertragsstaaten unbenommen, die von einem anderen Vertragsstaat ausgestellten Befähigungszeugnisse für den inländischen Verkehr mit einheimischen Luftfahr-

---

[17]) Eine solche Anerkennung kennt z. B. Art. 17 N LVG.

[18]) Oe. 7 IV, S 6 IV; F, B 5 V; T 7; J, E 5 V; Sp. 7 No. 5 V.

[19]) An dem Luftverkehr außerhalb ihres Gebietes nehmen sie kein Interesse.

[20]) Vorbild Art. 13 II Cina. — Sch. 14 II; N 6 V; Dä. 14 II; Oe 7 V, S 6 V, F, B 5 VI; T 7 II; J 5 VI; E 5 V; Sp., No. 7 II.

[21]) T 7, Sp. 7; No. 7 I.

zeugen oder auch mit Luftfahrzeugen eines dritten Staates als ausreichend anzusehen. Hierin liegt aber keine Erweiterung der Zuständigkeit des anderen Vertragsstaates [22]). Der Territorialstaat macht hierdurch lediglich den Inlandsverkehr von einer Regelung abhängig, die der andere Vertragsstaat für seinen Inlandsverkehr getroffen hat. Nur soweit die Vertragsstaaten durch die Abkommen sich verpflichtet haben, auch für ihre eigenen Luftfahrzeuge die Ausweise des anderen Vertragsstaates anzuerkennen [23]), wird die Zuständigkeit des Vertragsgegners erweitert.

Die übrigen Mitglieder der Besatzung, die nicht zu dem Betriebspersonal gehören und deren Tätigkeit an Bord keine besondere Erlaubnis des Heimatstaates des Luftfahrzeugs voraussetzt, müssen nach den Abkommen nur Ausweise mit sich führen, die ihren Beruf, ihre Beschäftigung an Bord, ihre Identität und ihre Staatsangehörigkeit angeben [24]).

Wie nach den einzelstaatlichen Gesetzgebungen, so nimmt auch nach den Abkommen der Funker unter dem Betriebspersonal eine Sonderstellung ein. Die jüngeren Abkommen gestatten nur solchen Mitgliedern der Besatzung die Bedienung des Geräts zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung, die hierzu eine besondere Erlaubnis des Heimatstaates mit sich führen [25]); die älteren Abkommen erreichen das gleiche Ergebnis durch die Vorschrift, daß die Betriebsmannschaft — zu ihr gehören die Funker — die im Heimatstaat vorgeschriebenen Ausweise mit sich führen müsse.

III 5 Die Beförderung von Fluggästen, Waren und Post.

Da der Zweck des Luftverkehrs in der Beförderung von Personen und Sachen besteht, so ergibt sich, daß das Recht zum Luftverkehr das Recht zur Beförderung von Personen und Gütern (Waren, Gepäck usw.) in sich schließt. Gleichwohl hielten es die älteren Abkommen für notwendig, die Erlaubnis hierzu ausdrücklich auszusprechen [1]). Die übrigen Abkommen haben eine Bestimmung hierüber als überflüssig fortgelassen.

Der Beförderungsvertrag und der Frachtvertrag sind in den Abkommen nicht geregelt. Hier wird die „Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien inter-

---

[22]) Damit entfällt auch seine völkerrechtliche Verantwortlichkeit.

[23]) So T Ziff. 5 Anh.

[24]) Sch. 6 I; N 6 III; Oe. 7; S. 6 III; 7 V III, B 5 III, T 6 II, J 5 IV, E 5; Sp. 6; No. 6 II.

[25]) N 8; Dä. 6; Oe. 9; F, B 6 I Satz 2, J 6 I, E 6 1 II; Sp. 8 II; No. 8 II; T 8 I.

[1]) Sch. 8 I; Dä 7 I.

national" vom 13. 10. 1929 ergänzend eingreifen. Die Konvention findet Anwendung auf jeden internationalen Lufttransport von Fluggästen, Gepäck und Waren mit Ausnahme der Postsachen [2] [3].

Die Beförderung von Post unterliegt nach den Abkommen besonderen Abmachungen zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen [4]. Solche Abmachungen hat Deutschland mit allen Vertragsstaaten abgeschlossen [5]. Die Beförderung der Briefpost und der Paketpost ist durch die Vereinbarungen der Haager Weltluftpostkonferenz vom 10. 9. 1927, an der alle Vertragsstaaten teilgenommen haben, geregelt [6] [7] [8].

III 6a) Beschränkungen des internationalen Luftverkehrs:

α) Im Interesse des Zoll- und Paßwesens.

Das Luftfahrzeug, seine Besatzung und die Fluggäste unterliegen nach den Bestimmungen der Abkommen während des Flugs zwischen den Vertragsstaaten einer Reihe von Beschränkungen. Diese Beschränkungen finden ihre Begründung in dem Verlangen der Vertragsstaaten nach dem Schutz ihrer wirtschaftlichen, insbesondere ihrer Zollinteressen, und dem Interesse an der Rege-

---

[2]) Abgeschlossen als Ergebnis der zweiten Konferenz zur Regelung des internationalen Luftprivatrechts in Warschau am 13. 10. 1929. S. Dr. Aér. 1929. Bulletin Officiel S. 646. Das Abkommen haben außer Deutschland bereits eine Reihe von Vertragsstaaten unterzeichnet.

[3]) Ueber den Luftfrachtverkehr vgl. Werner Schulze in Wirtschaftsblatt Niedersachsen 1928, S. 303 ff. und Kofa: Uzet S. 191 ff. Vorläufig bestehen noch die allgemeinen Beförderungsbedingungen der Jata, die für alle Vertragsstaaten maßgebend sind.

[4]) Sch. 8 II; N 10 II, Dä. 7 II; Oe. 12; S 10 II; F, B 8 III; T 10 III; J, E, 8 III; Sp. 10 III; No. 10 III.

[5]) S. hierüber Arnoldi S. 35 ff.

[6]) Der Verlauf und das Ergebnis der Konferenz sind in den Documents de la Conference sur la Poste Aérienne de la Haye Septembre 1927, Berne, niedergelegt.

[7]) Mit den Vereinbarungen haben sich die meisten Vertragsstaaten einverstanden erklärt; sie sind hierdurch für sie verbindlich geworden. S. NLF. 1928 S. 278, 291 ff., 298. Für Oesterreich s. Fischl S. 45, 41; vgl. ferner die Mitteilungen des v. Tschudi-Archivs des Daniel Guggenheim Fund 1930 S. 6 und Roscher, Max: Chronik des internationalen Post- und Schnellnachrichtenverkehrs W. W. A. 1928 II S. 115 f bes. Anm. 1.

[8]) Es gelten nunmehr die Vereinbarungen der Londoner Weltpostkonferenz vom 28. VI. 1929, an der alle Vertragsstaaten teilgenommen haben Deutschland hat durch Gesetz vom 13. VI. 1930 (RGBl. II 785 ff.) zugestimmt. S. bes. die Bestimmungen des Abkommens über die Beförderung von Briefsendungen und Postpaketen auf dem Luftwege. (RGBl. II S. 819, 826 ff., 886, 893 ff.).

lung des zwischenstaatlichen Verkehrs überhaupt, in ihrem Bestreben, die Sicherheit ihrer Bevölkerung zu gewährleisten und in ihrem Bedürfnis nach Wahrung ihrer militärischen Belange [1]).

Da das im Fluge befindliche Luftfahrzeug einer staatlichen Aufsicht nur schwer zugänglich ist, so sind die Zollinteressen besonders stark gefährdet; auch ist eine Umgehung der für den Grenzverkehr geltenden Vorschriften überaus erleichtet. Die Abkommen sehen daher gerade für den Zollverkehr, wie für den zwischenstaatlichen Grenzverkehr überhaupt, weitgehende Beschränkungen vor.

Um eine genaue Kontrolle über den Ein- und Ausflug der einheimischen und fremden Luftfahrzeuge zu ermöglichen, bestimmen die Abkommen, daß die gemeinsamen Grenzen der Vertragsstaaten nur zwischen Punkten überflogen werden dürfen, die entweder schon durch die Abkommen selbst oder in besonderer gemeinsamer Vereinbarung oder von dem Einflugstaate einseitig festgesetzt worden sind [2]).

Die den Vertragsstaaten nicht gemeinsamen Grenzen dürfen nach einzelnen Abkommen — entsprechend dem Vorbild der Cina (Anh. H Ziff. 2) — von den Luftfahrzeugen nur zwischen Punkten überflogen werden, die durch den von dem Ueberflug betroffenen Vertragsteil bestimmt worden sind [3]) [4]).

Eine Zone, die ein Vertragsteil seinen eigenen oder fremden Luftfahrzeugen für den Ueberflug seiner mit dem anderen Vertragsstaat gemeinsamen oder auch nicht gemeinsamen Grenzen eingeräumt hat, steht nach der Regelung der meisten Abkommen ohne weiteres auch den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsstaates offen [5]).

Um zu erreichen, daß das Luftfahrzeug sogleich bei seinem Einflug in den Territorialstaat und vor seinem Ausflug aus dem Territorialstaat einer Zoll- und Paßkontrolle unterworfen ist, bestimmen die Abkommen — in Anlehnung an Anhang H 1 ff. der Cina —, daß die Luftfahrzeuge nur auf bestimmten Flughäfen.

---

[1]) Diese Dreiteilung ist in Anlehnung an Pereterski W. P. S. 2, Fauchille 531 Anm. 17 und Garner S. 387, 391 erfolgt.

[2]) Sch. 12 I; bisher hat man lt. Zusatzprotokoll davon Abstand genommen. Dä. 10 u. Anhang; vorbehaltlich anderer Regelung vorläufig freier Einflug; Oe. 3 wie mit Sch. — S Art. 2 und Zusatzprotokoll; F 12 I Satz 1, B 12 I, Satz 1; T 15, J 12 in Verb. mit Trt. 36 LVV.; E 12; Sp. 14; N 2; No. 14.

[3]) Z. B. auf der Linie Berlin-Zürich-Lyon-Barcelona; Paris-Nürnberg-Prag.

[4]) F, B 12 I Satz 2, E 15 I Satz 2 in 14 I.

[5]) F, B 12 II; E 15 II; J 12 Satz 2; Sp. 14 II; N 14 —; die deutschen Grenzen stehen grundsätzlich an allen Punkten dem internationalen Luftverkehr offen § 102 DLVVo.

die Gelegenheit zur Zoll- und Paßabfertigung bieten, ihre erste Landung vornehmen dürfen; eine Zwischenlandung ist nicht erlaubt [6] [7]). Der Ausflug darf nur von den gleichen Flughäfen aus unternommen werden [8]).

Machen besondere Umstände eine Notlandung außerhalb jener Flughäfen, im Abflugland nach der Zoll- und Paßabfertigung, im Einflugland vor der Zoll- und Paßabfertigung, notwendig, so muß nach der Bestimmung einiger Abkommen entsprechend dem Vorbild der Cina Anhang H Ziff. 4 der Führer des Luftfahrzeugs sofort die nächste Ortsbehörde (Zollbehörde oder Polizeibehörde) benachrichtigen und unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit bis zur Ankunft der Behörde jede Entfernung der Bemannung, der Passagiere oder des Luftfahrzeugs, seiner Bestandteile, seines Zubehörs oder seines Inhalts verhindern.

Andere Abkommen gehen noch weiter; sie verpflichten die Besatzung und die Fluggäste, bei dem Luftfahrzeug zu bleiben und die Entfernung irgendwelcher Sachen aus dem Luftfahrzeug zu verhindern [9]). Zweckmäßig erscheinen die Bestimmungen der jüngeren Abkommen, nach denen sich Führer, Besatzung und Fluggäste nach den Vorschriften zu richten haben, die auf dem Gebiete der Zoll- und Paßabfertigung in dem Territorialstaate gelten [10]) [11]).

Um den fremden Luftfahrzeugen eine genaue Kenntnis der Zoll-, Landungs- und Abflugplätze zu ermöglichen, bestimmten die Abkommen, daß die Vertragsstaaten einander die dem öffentlichen Luftverkehr dienenden Flughäfen, unter ihnen besonders die Zollflughäfen, mitzuteilen haben [12]).

---

[6]) Vgl. hierzu Pittard 5. Kongreß S. 28 ff.

[7]) S. 12, 13 I. Die von beiden Staaten bezeichneten Flughäfen gibt Heß S. 137 an. — Oe. und Sch. 6 II u. 5 II; F, B 11 I; T 14 I und Zusatzprotokoll Ziff. 6; J 11; E 11; Sp. 13; N 5 II; No. 13 I. — Ausnahmen gestatten die meisten Abkommen; ebenso § 103 DLVVo.

[8]) S. 12 II; N 13; Oe. 6 II, Sch. 5 II, F, B 11, T 14 I; J 11; E 11 I; Sp. 13; No. 5 II. — So auch § 3 der deutschen Luftverkehrszollordnung; solche Flughäfen heißen nach der LZO. „Zollflughäfen"; in ihnen sind Flughafenzollstationen eingerichtet.

[9]) Dä. 12; Oe. 6 II Satz 3. Schweden 5 III. Der Führer ist für die Durchführung verantwortlich. So auch § 32 der LZO.

[10]) F, B 11 II; T 14 II; J, E 11 II; Sp. 13 II; N, No. 13 II. — S. aber die Kritik Dörings in Dr. Aér. 1928 S. 396.

[11]) Um dem Führer die ihm hier wie auch sonst zugeteilten Aufgaben zu erleichtern, geben die Gesetze einzelner Vertragsstaaten ihm Kommandogewalt über die Besatzung und die Fluggäste, mögen sie auch Angehörige dritter Staaten sein. Vgl. besonders Art. 2 der italien. Verordnung; § 69 II DLVVo.

[12]) S. 12 II 3; Dä. 11 II; Oe. 6 III; Sch. 5 IV; F 11 III, B 11 III; T 14 III; J, E, 11 III; Sp. 13 III; No. 5 III; N 13 III. — Gemäß § 4

Da die Zollvorschriften auch durch den Abwurf von Sachen aus dem im Fluge befindlichen Luftfahrzeug leicht umgangen werden können, ist — in Anlehnung an die Cina Anhang H Ziff. 15 — bestimmt, daß außer Ballast Gegenstände oder Stoffe nur dann abgeworfen oder entfernt werden dürfen, wenn der Territorialstaat die Erlaubnis hierfür besonders erteilt hat [13]). Die Erlaubnis wird vornehmlich Luftverkehrsunternehmungen mit Luftpostbeförderung zum Abwurf von Postsendungen erteilt.

Gewisse Beschränkungen des allgemeinen zwischenstaatlichen Grenzverkehrs treffen nach den Abkommen auch den internationalen Luftverkehr. So müssen sowohl die Besatzung als auch die Fluggäste mit den Ausweisen versehen sein, die für den zwischenstaatlichen Uebergangsverkehr nach den jeweils geltenden Bestimmungen erforderlich sind [14]). Nach einigen Abkommen müssen die Mitglieder der Besatzung in jedem Falle (auch wenn jene Ausweise nicht erforderlich sein sollten) mit Ausweisen versehen sein, die ihre Identität, ihre Staatsangehörigkeit und ihren Beruf dartun [15]).

Die Fluggäste müssen, damit der Territorialstaat den Grenzverkehr überwachen kann, namentlich in ein Verzeichnis eingetragen werden [16]) [17]).

Auch die beförderten Güter müssen in ein Verzeichnis, das Ladungsverzeichnis, eingetragen werden [18]). Es entspricht nach der Uebung der Vertragsstaaten dem Muster der Cina im Anhang H Ziff. 6 [19]). Ferner wird die Mitführung der erforderlichen Zollerklärungen verlangt.

Bei Unstimmigkeiten des Ladungsverzeichnisses sehen die meisten Abkommen unmittelbare Verhandlungen zwischen den

---

Abs. 1 DLZO. werden die Flughafenzollstellen und damit die Zollflughäfen öffentlich bekannt gegeben.

[13]) S. 16 II, 17 I; N 16 I; Dä. 17; Oe. 16; Sch. 15; F. 14; B 14; T 17 I; J 14; E 13; Sp. 16; No. 14.

[14]) S. 6 II; N 6 III; 7 Dä. 5; Oe. 8. Die vorbehaltenen besonderen Vereinbarungen sind, wie auch bei den übrigen Abkommen, bisher nicht getroffen. S 7 F, B 5 7; T 6 III, J, E 5 V; Sp. 6 III. In den Abkommen Oe S N sind Abweichungen zur Vereinfachung des Paßwesens zugelassen.

[15]) S 6 II; Dä. 5.

[16]) S 8 II; Dä. 7 I; Oe. 11 I; S 10 I; F, B 8 I; T 10 I; J 8 I; E 8 I; Sp. 10; N 10. Ueber den Paßverkehr s. Petersen S. 54 ff.

[17]) Ueber die Paßnachschau bei Notlandungen s. Basarke S. 112.

[18]) S. 8 II; N 10 I; Dä. 7 u. Anh. Ziff. 4; Oe. 11 I; S 10 I; F, B 8 I; T 10 I; J 8 I; E 2 8 I; Sp. 10 I; No. 10 I. — So auch §§ 15 ff. DLZO. S. Petersen S. 48.

[19]) Ein Muster eines Ladungsverzeichnisses befindet sich im Anhang zur DLZO. Es ist zu unterscheiden von dem Begleitschein. S. §§ 15 ff. DLZO. und Kofes in Uzet 1930 S. 191.

Zollbehörden der beteiligten Staaten, zum mindesten aber eine Mitteilung an die Zollbehörde des Heimatstaates des Luftfahrzeugs vor [20]).

III 6a) β) aus militärischen Gründen und Gründen der öffentlichen Sicherheit.

Aus militärischen Gründen und aus Gründen der öffentlichen Sicherheit hat der Territorialstaat ein Interesse daran, den fremden Luftverkehr über bestimmten Teilen seines Gebietes, insbesondere über Festungsbezirken, strategisch wichtigen Punkten, in Ausübung seiner Souveränität am Luftraum [21]) zu verhindern. In sämtlichen Abkommen haben sich daher die Vertragsstaaten vorbehalten, den Luftverkehr über gewissen Teilen ihres Gebietes zu verbieten, sogenannte Sperrgebiete [22]) einzurichten [23]). In den Abkommen mit der Schweiz und Dänemark ist besonders bestimmt, daß nur militärische Gründe und Gründe der öffentlichen Sicherheit die Veranlassung zu einem solchen Gebot abgeben dürfen. In den übrigen Abkommen fehlt eine solche Klausel. Mit Rücksicht auf den Zweck der Bestimmung ist aber anzunehmen, daß Sperrgebiete auch nach diesen Abkommen nur aus den gleichen Gründen eingerichtet werden dürfen [24]). Die Vertragsstaaten sind somit auch hier in der Anwendung der Erlaubnis zur Errichtung von Sperrgebieten beschränkt: eine mißbräuchliche Ausnützung der Bestimmung ist zwar möglich, aber wohl nicht zu befürchten [25]).

Um ihren Luftfahrzeugen genaue Kenntnis der Sperrzonen des anderen Vertragsstaates verschaffen zu können, haben die Vertragsstaaten sich verpflichtet, einander die Sperrzonen mitzuteilen [26]).

In sämtlichen Abkommen haben sich die Vertragsstaaten Gegenseitigkeit in der Weise verbürgt, daß die Sperrgebiete auch von einheimischen Luftfahrzeugen nicht überflogen werden dürfen [27]). Da im Sinne der Abkommen als Luftfahrzeuge nur private Luftfahrzeuge und ihnen gleichgestellte bestimmte staatliche Luft-

---

[20]) Dä. Anh. Ziff. 4; Oe. 11 II; S 10 II; F, B 8 II; T 10 I II; J 8 II; E 8 II; Sp., N, No. 10 II.

[21]) Fauchille S. 618, Nr. 531 A. 10.

[22]) Die Luftsperrgebiete sind nicht zu verwechseln mit den Landungsverboten des § 58 DLVVo., die das Ueberfliegen der Plätze, an denen das Landen verboten ist, gestatten.

[23]) S 3; Dä 2, Oe. 4, Sch., F, B, T, J, E, Sp. No. 3.

[24]) Vgl. Schleicher Diss. S. 35, 37 u. I S. 846.

[25]) Vgl. Schreiber JWGL. 1927 S. 59.

[26]) S. 3, N 2, Dä. 2 II, Oe. 4 Satz 2, Sch. 3 Satz 2, F, B, T, J, E, 3 I Satz 2, Sp. 3 II, No. 3 I.

[27]) Mit Ausnahme von N 3.

fahrzeuge gelten, so trifft das Ueberflugsverbot nur einheimische Luftfahrzeuge dieser Art [28]). Die übrigen einheimischen Luftfahrzeuge, die nicht als Luftfahrzeuge im Sinne der Abkommen anzusehen, sind, z. B. Militär-, Polizei-, Zollflugzeuge, dürfen dagegen in den einheimischen Sperrgebieten verkehren [29]). Hierüber ist in Art. 3 Abs. 1 der Abkommen mit Spanien und Norwegen eine ausdrückliche Bestimmung getroffen; die dort aufgezählten Luftfahrzeuge, denen der Inlandsverkehr über Sperrzonen gestattet ist, sind nur als Beispiele genannt; eine Beschränkung auf diese Luftfahrzeuge ist nicht beabsichtigt.

Darüber hinaus haben sich die Vertragsstaaten in den meisten Abkommen das Recht vorbehalten, unter außergewöhnlichen Umständen den Luftverkehr über ihrem Gebiet ganz oder zu einem Teil einzuschränken oder zu verbieten [30]). Diese Bestimmung ist aus dem niederländischen Vertragssystem übernommen [31]); ihre — von der Wissenschaft allerdings angezweifelte [32]) — Berechtigung entnimmt sie aus den Besonderheiten des Luftverkehrs, die es für den Territorialstaat unerträglich werden lassen, in Zeiten innerer Unruhen dulden zu müssen, daß fremde Luftfahrzeuge sein Staatsgebiet überfliegen [33]). Da die Abkommen, wie sie in ihren Artikeln 1 (Sch. Art. 2) betonen, nur für Friedenszeiten geschlossen sind, im Falle eines Krieges eines Territorialstaates mit einem dritten Staat (im Falle eines Krieges mit dem Vertragsgegner ist der Vertrag naturgemäß hinfällig) die Verträge nicht gelten [34]), so können unter „außergewöhnlichen Umständen" nur solche gemeint sein, die sich in Friedenszeiten ereignen, z. B. innere Unruhen, Aufstände und dergl. [35]). Dies ist in den Schlußprotokollen zu den Abkommen mit Frankreich und Belgien und in den Artikeln 3 der Abkommen mit der Tschechoslowakei, Italien, England und Spanien ausdrücklich hervorgehoben. Die übrigen Abkommen enthalten eine solche Ausnahmeklausel nicht. Hier bleiben die Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verhältnis zueinander auf die Anwendung der allgemein

---

[28]) So auch Art. 8 I N — dies aber selbst dann, wenn sie nicht im internationalen Luftverkehr, sondern nur im innerstaatlichen Luftverkehr verwandt werden. Anders: Le projet panaméricain Art. 5; vgl. Döring Dr. Aér. 1928, S. 383.

[29]) Dem entspricht Art. 8 N. — Vgl. auch Wegerdt ZLR. II S. 38; ihm zustimmend Fagg. Cal. L. R. 1929 S. 439.

[30]) N 16 Satz 2, F, B, T, J, Sp, No. 3 III.

[31]) [32]) Schreiber IV.

[33]) Vgl. hierzu Döring Dr. Aér. 1929, S. 461 f und den Beschluß der Junikonferenz 1929 der Cina, ebendort, der die gleiche Formel angenommen hat.

[34]) S. Schleicher III S. 846.

[35]) Vgl. z. B. F § 20 III.

anerkannten Sätze über die Wahrung der Sicherheit und Ordnung beschränkt.

Die Anwendung der Ausnahmeklausel erleidet praktisch eine erhebliche Einschränkung.

Die Abkommen, soweit sie die Ausnahmeklausel kennen, machen ihre Anwendung davon abhängig, daß kein Unterschied zwischen den Luftfahrzeugen des anderen Vertragsteils und den Luftfahrzeugen jedes anderen fremden Landes gemacht werde [36]). Da der Territorialstaat im Verhältnis zu den Staaten, mit denen er die Ausnahmeklausel nicht vereinbart hat, nur auf die allgemeinen Vorschriften über die öffentliche Sicherheit und Ordnung zurückgreifen kann, so ist von den Vertragsstaaten Deutschland überhaupt nicht in der Lage, von der Ausnahmeklausel Gebrauch zu machen: würde es die Klausel allgemein anwenden, so würde es die vertraglichen Rechte jener Staaten verletzen, mit denen die Klausel nicht vereinbart ist; würde es die Anwendung der Klausel auf die Staaten beschränken, mit denen eine Vereinbarung über die Klausel getroffen ist, so würde es einen — ihm verbotenen — Unterschied zwischen den Luftfahrzeugen jener Vertragsstaaten und denen aller übrigen Vertragsstaaten machen. Deutschland ist daher gezwungen, von der Anwendung der Ausnahmeklausel überhaupt abzusehen.

Alle übrigen Vertragsstaaten, mit denen die Ausnahmeklausel vereinbart ist, sind im Verhältnis zu Deutschland nur dann in der Lage, sich auf sie zu berufen, wenn ihre Anwendung alle übrigen mit jenen Vertragsstaaten in Luftverkehrsbeziehungen stehenden Staaten trifft.

Um das Durchflugsverbot wirksam zu gestalten, bestimmen die Abkommen — sich an Art. 4 der Cina anlehnend — daß jedes Luftfahrzeug, das über verbotenes Gebiet gerät, das durch die Luftfahrordnung des überflogenen Staates vorgeschriebene Notzeichen zu geben und unverzüglich auf einem außerhalb des verbotenen Gebiets gelegenen Flughafen dieses Staates zu landen hat [37]).

Den Interessen der Landesverteidigung, der Bekämpfung der Spionage dienen weiterhin die Vorschriften der Abkommen, nach denen die Luftfahrzeuge in dem Territorialstaat mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung nur insoweit versehen sein und das Gerät nur in der Weise benutzen dürfen, wie dies in beiden Vertragsstaaten [38]) oder nach besonderer Vereinbarung der

---

[36]) F, B, J, E, Sp. 3 II; Ausnahmen: N 16 Satz 2, No. 3 III, T 3 I.

[37]) S, N, Sch, F, B, T, J, E, Sp, No. 4, Dä. 3, Oe. 5. — Sp. u. N. fügen hinzu: Dieselbe Verpflichtung liegt einem Luftfahrzeug ob, das beim Ueberfliegen einer verbotenen Zone durch besondere Signale aufmerksam gemacht wird. — Das gilt naturgemäß auch für die übrigen Abkommen.

[38]) F, B, Dä. J, E, 6, Oe. 9, No. 8 I, T 8 I.

Vertragsstaaten [39]) gestattet ist, daß ferner solches Gerät nur von Mitgliedern der Besatzung bedient werden dürfe, die eine besondere Erlaubnis des Heimatstaates des Luftfahrzeugs mit sich führen [40]).

Den Schutz der gleichen Interessen verfolgt das sich an die Besatzung und die Fluggäste richtende grundsätzliche Verbot des Mitführens oder gar Beförderns von Lichtbildgerät und Brieftauben; nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde des Territorialstaates ist das Mitführen und Befördern solcher Sachen gestattet [41]).

III 6a) γ) Zum Schutze der Bevölkerung des Territorialstaates.

Zahlreich sind die Beschränkungen, denen die Abkommen Luftfahrzeug, Besatzung und Fahrgäste während des Flugs zum Schutze der Bevölkerung des Territorialstaats unterwerfen.

Hierüber gehört in erster Linie das Verbot des Mitführens, ja sogar des Beförderns von Waffen, Schießbedarf, giftigen Gasen, Sprengstoffen, Giftstoffen und anderen Stoffen, welche geeignet sind, Leben oder Gesundheit zu gefährden [42]). Hierher gehört ferner die Vorschrift, daß im Territorialstaat als Ballast nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werden darf [43]), und die nur in den Abkommen mit der Tschechoslowakei (Art. 17 II) und Norwegen (Art. 16 II) sich findende Bestimmung, daß bei dem Abwerfen von Abfallstoffen die hierauf bezüglichen Vorschriften des Territorialstaats zu beachten sind.

Zur Sicherung der Bevölkerung gegen Schäden, die sich aus dem Betriebe des Luftfahrzeugs (außerhalb des Luftfahrzeugs) ergeben, lassen die Vertragsstaaten ihre Luftfahrzeuge nur dann zum Luftverkehr über ihrem Gebiet zu, wenn zugunsten des Luftfahrzeugs eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist oder wenn eine Sicherheit in Geld oder Wertpapieren geleistet ist [44]). Einzelne Gesetzgebungen sehen auch eine Zwangsversicherung der Besatzungen und Fluggäste gegen Unfälle vor [45]). Ein ver-

[39]) S 7; s. Heß S. 139. Eine solche Vereinbarung wurde aber bis jetzt nicht abgeschlossen.

[40]) S. Anm. 2 und ferner in Einzelheiten abweichend Sp. 8 N Zusatzprotokoll Art. 1 No. 8 I.

[41]) N, T 9 Dä. 15, Oe. 10, S. 8, F, B 7, J, E 7; Sp., No. 9. — § 61 DLVVo. gibt für Deutschland die näheren Bestimmungen.

[42]) Dä. 15, Oe. 10, S. 8, N 9; diese Abkommen kennen keine Ausnahme. Eine Ausnahme — Erlaubnis des Territorialstaats — kennen F, B, J, E 7, T, Sp., No. 9. Weitere Einschränkungen für besondere Fälle kennen T, Sp. No. 9 II.

[43]) S 15, Oe. 15, No. 15, N, F, B, J, E, 13 Dä. 16, Sch. 14, Sp. 13.

[44]) Für Deutschland s. Döring II S. 69 ff., 142 ff. — §§ 105 ff. DLVVo.

[45]) Z. B. Sp. Art. 16 der Vo. v. 11. 8. 1928

stärktes Interesse an der Versicherung insbesondere des Luftfahrzeugs hat der im internationalen Luftverkehr überflogene Territorialstaat. Einzelne Abkommen suchen den Territorialstaat in der Weise zu sichern, daß sie die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und Fluggäste in dem Gebiet des Territorialstaats den Vorschriften über den Luftverkehr, zu denen, wie sie zum Teil ausdrücklich betonen, vornehmlich die Versicherungsvorschriften gehören, unterwerfen [46]). Andere Abkommen beschränken sich darauf, die Luftfahrzeuge den Haftpflichtvorschriften des Territorialstaates zu unterwerfen [47]). Wieder andere Abkommen begnügen sich damit, einen im Heimatstaat des Luftfahrzeugs ausgestellten Nachweis über die Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeugs zu verlangen [48]) [49]).

Um den Luftverkehr sicher zu gestalten und die Fluggäste, wie auch die Bewohner des überflogenen Staates vor Unfällen zu schützen, behalten die meisten Abkommen den Vertragsstaaten vor, aus Sicherheitsgründen Vorschriften über die Verpflichtung zur Ausstattung der — fremden — Luftfahrzeuge mit Gerät zur drahtlosen Nachrichtenübermittlung zu erlassen [50]). Die übrigen Abkommen sehen Vereinbarungen der Vertragsstaaten vor [51]).

Die zahlreichen Beschränkungen, denen die Abkommen die Luftfahrzeuge unterwerfen, machen eine Aufsicht des Territorialstaats über die fremden Luftfahrzeuge notwendig. Die Abkommen bestimmen daher, daß die Behörden des Territorialstaats das Recht haben, jedes Luftfahrzeug (darunter sind gegebenenfalls auch staatliche Luftfahrzeuge zu verstehen) zu untersuchen und die von den Abkommen vorgesehenen Ausweise zu prüfen [52]). Das Untersuchungsrecht erstreckt sich nur auf das Luftfahrzeug und seine Ladung, nicht aber auf die Fluggäste [53]). Eine weitere

---

[46]) F, B, J, E, Sp. 2, I;

[47]) Dä. S 13, Oe. 18.

[48]) T, No. 5 III. — Dies entspricht den Anforderungen des § 101 Abs. 3 DLVVo.

[49]) Nach der Uebung der übrigen Vertragsstaaten genügt gleichfalls eine Versicherung bei einer dem Heimatstaate des Luftfahrzeugs angehörenden Versicherungsgesellschaft. Eine Ausnahme macht nur die Schweiz. (Art. 28 DRB.). Vgl. auch die Einschränkung des Abkommens Dä. Anh. Ziff. 2; s. hierzu Döring I S. 48.

[50]) N 8 F, B 6 II, T 8 II, J 6 II, E 6 III, Sp. 8 II, No. 8 II. Hiervon hat z. B. Gebrauch gemacht S Art. 9 Ausf. Vo. Vgl. im übrigen Döring II S. 50.

[51]) Sch. 7 Dä. Anh. Ziff. 3, Oe. Anh. Ziff. 1; S 9; Vorbild Art. 14 2 III Cina. — S. hierzu Homburg: Aviation et T. S. F. in Dr. Aér. 1926 S. 393 ff.

[52]) S 9, N 11, Dä. 8, Oe. 13, S 11, F 9, B 9, T 11, J, E, 9; Sp., No. 11.

[53]) Die Fluggäste können durch das Recht des Territorialstaats einer

Einschränkung erleidet das Untersuchungsrecht insofern, als es nur bei der Abfahrt und Landung des Luftfahrzeugs ausgeübt werden kann [54]); ein im Fluge befindliches Luftfahrzeug kann daher nicht zur Landung lediglich zur Durchführung der Untersuchung gezwungen werden [55]).

Alle Beschränkungen, die die Abkommen dem internationalen Luftverkehr auferlegen, weichen aber in den Fällen höherer Gewalt: la force majeure fait exception de toutes les règles [56]).

III 6b) Erleichterungen des internationalen Luftverkehrs.

Den zahlreichen und tiefgehenden Einschränkungen stellen die Abkommen nur wenige Erleichterungen gegenüber. Sie betreffen überwiegend den Zollverkehr.

Der Ausflug eines Luftfahrzeugs aus seinem Heimatstaat in einen Territorialstaat stellt sich zollrechtlich als eine Ausfuhr und Einfuhr des Luftfahrzeugs und seiner Einrichtung dar. Die Anwendung der Zollvorschriften auf das Luftfahrzeug, insbesondere seine Verzollung, würde somit gerechtfertigt sein. Dies würde den internationalen Luftverkehr, vornehmlich den regelmäßigen Luftverkehr, überaus erschweren. Für den nichtregelmäßigen Luftverkehr sieht nach dem Vorbild der Cina Anhang H Ziff. 9 das Abkommen mit der Tschechoslowakei Anhang Ziff. 7 eine Erleichterung dadurch vor, daß bei der Bildung eines Sportverbandes für Luftfahrzeuge des nichtregelmäßigen Luftverkehrs die Einführung eines Passierscheinverfahrens [57]) (Triptyk oder Carnet de passage en douane), wie dies im internationalen Kraftwagenverkehr seit langem üblich ist, gegen generelle Zollsicherstellung in Aussicht genommen wird.

Mit dem Einverständnis des Reichsministers der Finanzen (Erlaß vom 20. XII. 20 — Z. 1186/1253 — 14986 II RZBl. 1930 S. 2) hat der Präsident des Landesfinanzamts in Berlin den Aero-Klub von Deutschland, Berlin W. 35, Blumeshof 17, nach §§ 29 ff. Stund. O.

Untersuchung unterworfen werden. Vgl. z. B. die deutsche Bekanntmachung über den Zollverkehr (ZLR. I S. 282 ff.), wo sogar die körperliche Durchsuchung der Fluggäste vorgesehen ist.

[54]) Nicht z. B. bei Unfällen. Vgl. Döring Dr. Aér. 1928 S. 393.

[55]) Die Territorialgesetzgebung ist aber frei, Landungspflichten zu schaffen. Wo solche Bestimmungen fehlen, kann zur Begründung des Landungszwangs gegen fremde Luftfahrzeuge nicht auf die Abkommen zurückgegriffen werden. — Döring: Dr. Aér. 1929 S. 282 will dem Territorialstaat für den Seeluftverkehr ein droit de poursuite zuerkannt wissen.

[56]) Fauchille S. 630; Meyer Z. f. Flugtechnik und Motorluftschiffahrt 1928 S. 313 und bes. Ripert: La force majeure dans les transports aériens in Dr. Aér. 1928 S. 1 ff. — Vgl. § 3 Abs. 1 S. 2 DLZO.

[57]) Vgl. hierzu Garner R. Dr. i. 1923 S. 387.

widerruflich als Steuerbürgen für Zollbeträge zugelassen, die für Luftfahrzeuge geschuldet werden, welche auf Zollpassierscheinheft (carnet de passage en douanes) der Fédération Aéronautique Internationale (Muster s. in RZBl.) in das deutsche Zollgebiet eingeführt worden sind.

Ordnungsmäßig ausgefüllte Zollpassierscheinhefte der F. A. J. sind daher von den deutschen Zollbehörden anzuerkennen [58]).

Im übrigen ist die Ausstellung von carnets de passage en douanes von dem belgischen, französischen, holländischen, englischen, italienischen und schweizerischen Aeroklub übernommen [58]).

Für den regelmäßigen Luftverkehr sehen die Abkommen keine Erleichterung vor; doch ist es gerade hier notwendig, daß die Luftfahrzeuge sich wie die Eisenbahnen von einem Lande nach dem anderen bewegen, ohne daß die Zollbehörden hindernd einschreiten. Die Praxis der Vertragsstaaten entspricht diesem unabweisbaren Bedürfnis [59]). Eine ausreichende rechtliche Grundlage bieten die Abkommen hierfür nicht [60]).

Die von einem Luftfahrzeug mitgeführten Betriebsstoffe unterliegen, selbst wenn sie zur Fortsetzung des Flugs notwendig sind, der Verzollung. Auch dies bedeutet eine Erschwerung des internationalen Luftverkehrs. Die Cina hat zur Beseitigung der hierdurch hervorgerufenenen Schwierigkeiten bestimmt, daß die an Bord befindlichen Betriebsstoffe keinen Zollabgaben unterliegen (Anh. H Ziff. 7 IV). Die Praxis aller europäischen Länder ist dem gefolgt. Die jüngeren deutschen Abkommen gewähren auch hier Erleichterungen [61]).

Der Gesetzgebung und tatsächlichen Uebung der Vertragsstaaten ist somit von den Abkommen ein weiter Spielraum gelassen. Sie betätigen sich aber im Sinne einer möglichsten Erleichterung und Förderung des internationalen Luftverkehrs [62]).

---

[58]) Vgl. Döring II S. 71 Anm. 3, 66 Anm. 10. — S. auch § 12 DLZO. und Petersen S. 20.

[59]) S. Döring I S. 27; II S. 66 Anm. 10 und Dr. Aér. 1928 S. 396; § 12 S. 1 DLVZO., ferner §§ 31, 33 a. a. O. Vgl. ferner Petersen S. 19 Anm. 7.

[60]) Vgl. im übrigen hierzu Basarke S. 110 f.

[61]) T 2 III in Verb. m. Ziff. 4 Zus. Prot. N, No, J 2 III in Verb. mit Zus. Prot. Abs. 2, E 2 V, Sp. 2 IV. — Darüber, daß diese Erleichterungen auch anderen Staaten im Wege der Meistbegünstigung zugute kommt, vgl. Döring I S. 27, Petersen S. 23.

[62]) Für Deutschland s. die Zusammenstellung der vorläufigen Bestimmungen des Reichsfinanzministers über die Zollabfertigung im Luftverkehr I S. 282 ff., ersetzt durch die Luftverkehrszollordnung vom 13. X. 1930 (Reichszollblatt S. 415 ff.). S. hier. bes. §§ 12, 31, 33; vgl. ferner die Verordnung des Reichsfinanzministers vom 11. Oktober 1930 Nr. 66 S. 412

Da das Luftfahrzeug technisch noch am Anfang seiner Entwicklung steht und die technische Wissenschaft sich bemüht, seine Brauchbarkeit und Sicherheit zu vervollkommnen, so ist damit zu rechnen, daß das Luftfahrzeug Gegenstand häufiger Patent- und Musterstreitigkeiten sein wird [63]). Es besteht daher die Gefahr, daß das Luftfahrzeug in seinem internationalen Verkehr wegen der Verletzung eines Patents, Musters oder Modells der Beschlagnahme (Zwangsvollstreckung) zugunsten des angeblich Verletzten ausgesetzt sein wird und daß hierdurch der internationale Verkehr empfindlich und unnötig gestört wird.

Es muß daher Abhilfe geschaffen werden.

Mit Rücksicht auf die in ihren Patent- und Musterschutzrechten Verletzten erscheint es jedoch nicht angängig, die Beschlagnahme schlechthin zu untersagen [64]). Die jüngeren deutschen Abkommen, die sich allein mit der Regelung dieser — prozeßrechtlichen — Frage befassen, suchen die widerstreitenden Interessen in der Weise auszugleichen, daß sie dem Luftfahrzeug, einschließlich des Zubehörs [65]), dessen Beschlagnahme im Territorialstaat aus jenen Gründen angestrebt wird, gestatten, sich der Beschlagnahme durch Hinterlegung einer Sicherheit zu entziehen, deren Höhe mangels gütlicher Vereinbarung in möglichst kurzer Frist von der zuständigen Behörde des Ortes der Beschlagnahme festzusetzen ist [66]).

Dieses Recht steht dem Luftfahrzeug aber nur dann zu, wenn es in den Territorialstaat einfliegt, dessen Gebiet überfliegt und dort nur, soweit erforderlich, landet und Aufenthalt nimmt [67]) [68]). Nicht aber dann, wenn es etwa seinen Heimathafen im Territorialstaat hat. Diese Erscheinung erklärt sich daraus, daß durch die dem L. F. gewährte Vergünstigung der internationale Luftverkehr geschützt werden soll; ein nicht im internationalen Luftverkehr befindliches Luftfahrzeug bedarf eines solchen Schutzes nicht [69]).

Abschnitt III. — Begünstigung der Mitropa hinsichtlich der Verzehrungsvorräte für die Reisenden s. RFME. v. 1. 6. 29 in Verb. mit dem RFME. v. 12. XII. 28 (Z. 1186—6478; II a 13567).

[63]) Ein Beispiel bietet der Patentstreit Junkers-Ford; vgl. „Luftschau" 1929 Nr. 12 S. 4.

[64]) So hatte die Cina ursprünglich bestimmt; vgl. Garner R. Dr. i. pr. 1923 S. 641. — Auf die Notwendigkeit des Schutzes des Luftfahrzeugs vor einer Beschlagnahme hatte schon Meili S. 35 hingewiesen.

[65]) S. Alexander-Katz S. 416.

[66]) Ebenso die Cina in Art. 18.

[67]) F 17; B 17; T 19; J 17; E 17; Sp. 19; No. 18.

[68]) Vgl. auch § 5 Abs. 3 DPG. und Busse S. 36.

[68a]) Vgl. die weitergehenden Vorschläge Wegerdt's in ZLR. II S. 41. — Ueber das Verhältnis der deutschen Abkommen zu der Pariser Verbands-

III 6c) Notlandung des Luftfahrzeugs: Unglücksfälle zu Lande und auf See.

Die im internationalen Luftverkehr befindlichen Luftfahrzeuge müssen in Notfällen (Schleicher II S. 45 spricht von der „Luftnot" des Luftfahrzeugs) auf die Hilfe des Territorialstaats rechnen können. Die meisten Abkommen treffen denn auch für solche Fälle eine Regelung. Sie bestimmen, daß die Luftfahrzeuge bei Notlandungen Anspruch auf die gleiche Hilfeleistung haben wie die einheimischen Luftfahrzeuge [70]). Die Pflichten zur Hilfeleistung werden durch den Aufenthaltsstaat bestimmt [71]). Das Recht der Luftfahrzeuge auf Hilfeleistung erhält somit seinen Inhalt durch die Gesetzgebung des Territorialstaats. Inhaber des Rechts auf Hilfeleistung sind nicht nur die Inhaber des Rechts auf Luftverkehr, sondern, dem Zweck der Abkommen entsprechend, alle diejenigen, die nach dem Recht des überflogenen Staates hilfeleistungsberechtigt sind.

Die jüngeren Abkommen treffen auch Bestimmungen über die Rettung von Luftfahrzeugen (von Besatzung, Fluggästen und Ladung wird auch hier nicht gesprochen), die auf hoher See in Not geraten sind [72]). Die Rettung richtet sich nach den Grundsätzen des Seerechts, wie sie sich aus den jeweiligen internationalen Vereinbarungen oder, in Ermangelung solcher, aus den Gesetzen des Staates, dem die Retter angehören, ergeben [73]).

Diese Regelung gilt nur bei Unfällen auf hoher See, also nicht in Küstengewässern. Sie findet Anwendung sowohl bei der Rettung eines Luftfahrzeugs, sei es auch eines Landflugzeugs, durch ein anderes Luftfahrzeug, wie auch bei der Rettung eines Luftfahrzeugs durch ein Schiff (nicht notwendig ein Seeschiff), nicht dagegen bei der Rettung eines Schiffs durch ein Luftfahrzeug. Sind internationale seerechtliche Vereinbarungen vorhanden, so gelten deren Grundsätze nur, soweit sie der Eigenart des Luftverkehrs entsprechend anwendbar sind. Von den internationalen Vereinbarungen kommt hier vor allem das Brüsseler Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. 9. 1910 (RG. Bl. 1913 S. 66 ff.) in

---

übereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums und die Bedeutung des § 5 Abs. 3 DPG. im Verhältnis zu der Regelung der Abkommen s. Alexander-Katz S. 418.

[70]) S 10, Dä. 11 I, F, B, J, E 18, T, Sp. 20 No 19 I.

[71]) Neumeyer S. 261.

[72]) Sie folgen der Cina, Art. 23.

[73]) F, B, J. E, 18; T 20; Sp. 20; Nr. 19 II. — Vgl. hierzu und zu dem Folgenden: Wüstendörfer S. 15, Schleicher II S. 45; Döring I S. 53 und Dr. Aér., 1929, S. 282; Schleicher, ebenda S. 298 und bei Strupp I S. 847.

Betracht[74]). Die Bestimmung des Abkommens, daß es Anwendung finden wolle ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern die Dienste geleistet sind (Art. 1), muß aber gegenüber der Anordnung der Abkommen, daß nur Unfälle auf hoher See den internationalen Vereinbarungen unterliegen sollen, zurücktreten. Unter Rettung eines Luftfahrzeugs auf hoher See ist entsprechend Art. 1 des Abkommens sowohl die Hilfeleistung als auch die Bergung — abweichend vom deutschen Recht, das hier einen Unterschied macht — zu verstehen[75]).

Den Luftfahrtunternehmungen ist die Bestimmung, die die Anwendung des Seeunfallrechts vorschreibt, lästig, weil sie hohen Bergelohn zu entrichten haben; den Schiffahrtunternehmungen ist sie nicht weitgehend genug, weil der Höchstbetrag des Bergelohns, der dem Wert des geborgenen Luftfahrzeugs gleichkommt, in vielen Fällen die Kosten der Bergung nicht deckt[76]). Die Praxis wendet die seerechtlichen Bestimmungen deshalb auch immer nur dann an, wenn dies durch besonderes Gesetz oder internationales Uebereinkommen bestimmt ist; im übrigen stützt sie sich auf allgemeine privatrechtliche Bestimmungen[77]).

III 6d) Unfalluntersuchung.

Ist einem einheimischen oder einem fremden Luftfahrzeug im Gebiete des Territorialstaats ein Unfall zugestoßen, so hat der Territorialstaat ein Interesse daran, den Unfall zu untersuchen, um dessen Gründe festzustellen, den etwa an dem Unfall Schuldigen zu ermitteln, wie auch die Unterlagen für die Auswertung der aus dem Unfall sich ergebenden Erfahrungen zu sammeln[78]). Die Abkommen haben sich dieser Frage nicht angenommen. Das Recht fast aller Vertragsstaaten sieht durch Gesetz oder — weitaus überwiegend — Verordnung[79]) behördliche Unfalluntersu-

[74]) Von den Vertragsstaaten haben außer Deutschland das Abkommen ratifiziert: Oe. B, Dä. Sp., F, E, N, J. Siehe Nachweise bei Schaps S. 862. Darüber, daß das Abkommen auch Hilfeleistungspflichten normiert, siehe Neumeyer, S. 140, 261.

[75]) Vgl. Schaps S. 965 und 862 Anm. 15 b zu § 740.

[76]) Vgl. Wegerdt, ZLR. II 1 S. 42; Schleicher, Dr. Aér. 1929 S. 298.

[77]) Döring I S. 53, Dr. Aér. 1929 S. 282, 1928 S. 393 f. Er schlägt ganz allgemein die Anwendung der Bestimmungen des Zivilrechts vor.

[78]) Pereterski VP S. 52; Schleicher II S. 45; Döring II S. 65.

[79]) Die Regelung ist in Deutschland — trotz § 71 DLVVo — den Ländern überlassen. Der Reichsverkehrsminister ist nur in beschränktem Umfange zuständig. § 71 II DLVVo. — Für Preußen gilt der Runderlaß vom 12. 7. 1926 (M. Bl. i. Vbg. S. 697). Ueber den Zuständigkeitsstreit vgl. Tanneberger in „Polizei“ 1927 Heft 4 S. 89 ff. und „Luftweg“ 1927 S. 126; Basarke S. 72 ff., 135 ff. Von den Vertragsstaaten vgl. bes. J Art. 275—278, ergänzt durch Vo. v. 13. 5. 28, NLF 1929 S. 317. Aehnlich England: Air Navigation Regulations v. 28. 6. 22 bei Wingfieldt S. 289.

chungen vor. Die Untersuchungen werden auch ausländischen Luftfahrzeugen gegenüber durchgeführt. Da die ausländischen Luftfahrzeuge, soweit sie unter die Abkommen fallen, keine Exterritorialität genießen [80]), so sind die Maßnahmen der Vertragsstaaten völkerrechtlich zulässig.

III 7 Die Generalklausel.

a) Das Territorialprinzip — die Grundlage für die Entscheidung von Gesetzeskonflikten.

Das Luftfahrzeug berührt auf einer internationalen, d. h. durch mehrere Staaten führenden Fahrt, das Gewaltgebiet eben dieser Staaten und deren verschiedene Rechtsordnungen. Hierdurch knüpft das Luftfahrzeug, seine Besatzung, Fluggäste und Ladung „Auslandsbeziehungen" vielfacher Art an, die Gesetzeskonflikte hervorrufen.

Bei der Lösung der Konflikte ist von dem Grundsatze auszugehen, daß der Luftraum über dem Gebiet eines Territorialstaats „voll und ausschließlich" seiner Souveränität untersteht mit der Folge, daß das Luftgebiet ebenso als Staatsgebiet anzusehen ist, wie das unter dem Luftgebiet befindliche Landgebiet [1]). Fliegt daher ein Luftfahrzeug in das Gebiet eines Territorialstaates ein, so ist dieser Vorgang genau so zu beurteilen, wie wenn ein Automobil zu Lande die Grenze überquert [2]). Ob der Territorialstaat das Luftgebiet in weniger starkem Maße beherrscht als das Landgebiet [3]), ist gleichgültig. Maßgebend allein ist, daß nach geltendem Völkerrecht das Luftgebiet Staatsgebiet ist. Das Luftfahrzeug wird daher ebenso wie das Automobil von der Staatsgewalt des Territorialstaats und seiner Rechtsordnung ergriffen. Der Territorialstaat schreckt auch nicht etwa mit Rücksicht darauf, daß das Luftfahrzeug durch das Band der sogenannten Staatsangehörigkeit mit seinem Heimatstaat verbunden ist, davor zurück, seine Staatsgewalt auf das fremde Luftfahrzeug zu erstrecken. Das Luftfahrzeug genießt keine Exterritorialität; es ist nicht „als Raum selbst ein Stück seines Heimatstaats"; es stellt keine „Zelle des Staatskörpers", nicht einen „wandelnden Teil des Heimatbodens" [4]) dar, mit der Folge, daß es weiter unter der Staatsgewalt seines Heimatstaates stünde. Ein Völkerrechtssatz, der dem Luftfahrzeug eine solche Ausnahmestellung verleihen würde, besteht nicht [5]). „A private airship which is above the territory of

---

[80]) S. S. 64 ff. der Arbeit.

[1]) Vgl. S. 6 ff. der Arbeit.

[2]) Vgl. Makarov, S. 166.

[3]) Diesen Einwand glaubt — unter Anerkennung der Souveränitätstheorie — zu Unrecht Frankenstein I S. 117 erheben zu können.

[4]) So Frankenstein I S. 117.

[5]) Vgl. Schreiber, Gutachten. S. auch Makarov S. 145; Möller DJZ.

a foreign State is prima facie (en principe) subject to the laws and jurisdiction of such State" [6]). Das Luftfahrzeug ist wie jede andere bewegliche Sache der Gewalt des Territorialstaates voll unterworfen; es vermag auch nicht die auf ihm befindlichen Personen und Sachen von der Staatsgewalt und damit der Rechtsordnung des Territorialstaats auszunehmen und ihnen so die Herrschaft einer anderen Rechtsordnung, sei es ihrer eigenen oder einer dritten, ganz oder auch nur in einzelnen Beziehungen, zu erhalten [7]) [8]).

Es ist unverkennbar, daß die folgerechte Durchführung dieses Grundsatzes, des sogenannten Territorialprinzips [9]), Starrheiten und Unebenheiten mit sich bringt [10]).

Dies gilt zwar nicht für das öffentliche Recht (mit Ausnahme des Strafrechts) [11]), vor allem für das Zollrecht und das Grenzverkehrsrecht (Paßwesen) überhaupt, für die Flugpolizeivorschriften und dergl. Rechtsnormen des Territorialstaats dieser Art verlangen ihrer Natur nach bedingungslose Anwendung, ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs, für das Luftfahrzeug und die auf ihm befindlichen Personen, mögen sie auch Angehörige dritter Staaten sein. Der unbeschränkten Geltung solcher Rechtssätze werden denn auch von der Wissenschaft keine Bedenken in den Weg gestellt [12]). Die Durchführung des Territo-

---

1926 Sp. 193; von Bar in seinem Entwurf an das Institut de Droit I. Annuaire XXIII S. 318 XXIV. S. 135.

[6]) International Law Association. Report of the 31th Conference. London 1923 vol. I. S. 218, Bericht des Aviation Law Committee auf der 31. Konferenz in Buenos-Aires.

[7]) Wegerdt (Deutsche Wirtschaftszeitung 1927 Nr. 22/23) spricht von diesem Satz als einem anerkannten Grundsatz. Ebenso Hirschberg S. 147; Schleicher I S. 14; II S. 22; Fauchille I 1149 und II S. 52; Perowne auf dem 2. Kongreß S. 71—72; Villa ebendort S. 55; Müller DJZ. 1926, Sp. 193; Hollatz S. 12.

[8]) Für Luftfahrzeuge nach der Landung steht dieser Grundsatz außer allem Zweifel. Vgl. Hamel S. 201, 202, Hirschberg S. 147, 151.

[9]) Daß das Territorialitätsprinzip — etwa für Deuschland — nicht in dem Sinne anzuwenden ist, „daß jedes deutsche Gericht nur deutsches Recht anzuwenden hat", (Krückmann: Einführung in das Recht, Tübingen 1912 S. 137) gilt auch hier. — Eine völkerrechtliche Verpflichtung der Staaten zur Durchführung jenes Grundsatzes besteht nicht. Der Einzelstaat ist aber berechtigt, ihn sich in vollem Umfange zu eigen zu machen. Hirschberg S. 145.

[10]) Vgl. hierzu Schleicher I S. 15, 16.

[11]) Darüber, daß „die tatsächliche Verschiedenheit der Probleme in den einzelnen Rechtsdisziplinen eine verschiedene Entscheidung zum mindesten möglich erscheinen läßt", s. Hirschberg S. 138 Anm. 1.

[12]) S. Hamel S. 201, Homburg R. Dr. i. pr. 1924 S. 231; Fauchille S. 1138; Neumeyer S. 260.

rialprinzips begegnet daher insoweit nicht nur keinen Hindernissen, sondern sie entspricht sogar dem geltenden Völkerrecht.

Umso größere Bedenken stehen der Durchführung des Grundsatzes im internationalen Strafrecht [13]) und Privatrecht gegenüber.

Mag der Territorialstaat auch das Straf„recht" [14]) haben, so hat er doch nicht immer ein Straf„interesse" [14]); mag er auch die rechtliche Macht besitzen, Handlungen, die innerhalb seines Rechtsgebiet sich befindliche Rechtsgüter verletzen, zu pönalisieren und deren Täter zu bestrafen (territorial-reale Auswirkung des Territorialpinzips) [15]), als auch in gleicher Weise mit solchen Handlungen zu verfahren, die von den in seinem Machtgebiet befindlichen Personen begangen werden (territorial-personale Auswirkung des Territorialprinzips) [15]), so liegt es doch nicht immer in seinem Interesse, seine Strafgewalt so weit auszudehnen. Dies wird besonders deutlich, wenn es sich um ein „Luftdelikt" [16]) handelt, das ein Ausländer gegenüber einem Ausländer an Bord eines fremden, das Luftgebiet des Territorialstaats ohne Zwischenlandung durchfliegenden Luftfahrzeugs begeht.

Das Gleiche gilt für die Rechtsverhältnisse des internationalen Privatrechts. Zwar hat der Territorialstaat die Macht, das fremde Luftfahrzeug, seine Besatzung, Fluggäste und Ladung in seinem Gebiet seinen Privatrechtsvorschriften unbeschränkt zu unterwerfen. Aber auch hier — und zwar in stärkerem Maße als im internationalen Strafrecht — fehlt ihm das Interesse, in dieser Weise vorzugehen. So ist es für ihn ohne Belang, ein Rechtsgeschäft, das zwei Ausländer an Bord eines sein Staatsgebiet ohne Zwischenlandung überfliegenden Luftfahrzeugs über seinem Gebiete abgeschlossen haben, von seinen eigenen oder ausländischen Gerichten, falls letztere überhaupt seiner Anordnung folgen, nach seinem Recht entschieden zu sehen.

Es ist somit offenbar, daß die folgerechte Durchführung des Territorialprinzips hier wie dort Unebenheiten mit sich bringt. Außerdem tritt noch eine Schwierigkeit praktischer Art hinzu. In vielen Fällen wird nicht festzustellen sein, in wessen Hoheitsgebiet das Luftdelikt begangen, das Rechtsgeschäft abgeschlossen

---

[13]) Das Wesen des internationalen Strafrechts in seinem Gegensatz zum internationalen Privatrecht ist dargelegt bei Krückmann a. a. O. S. 142. — Vgl. auch Hirschberg S. 148 f.

[14]) Ausdrücke von Hollatz S. 12. — Hirschberg S. 163 spricht von der „an sich existierenden Strafhoheit, die für einzelne Fälle wegen mangelnden Rechtsschutzinteresses ausgeschlossen werde". — Daß das Straf„recht" von einer Straf„pflicht" begleitet wird, (s. Gerland Das Deutsche Strafrecht 1922 S. 167 ff.), kann hier unberücksichtigt bleiben.

[15]) Hirschberg S. 142; vgl. auch Wegerdt a. a. O.; Schleicher II S. 22.

[16]) Ausdruck Hirschbergs.

wurde. Die Frage nach dem anzuwendenden Recht bleibt dann ungelöst [17]). Mit Rücksicht auf diese Schwierigkeiten und Unebenheiten sind andere Arten der Zuständigkeitsverteilung vorgeschlagen worden. So sollen insbesondere durch den Vorschlag, die Flagge, d. h. die Staatsangehörigkeit des Luftfahrzeugs, als Anknüpfungsbegriff bei der Entscheidung von Gesetzeskonflikten zu verwenden, die bestehenden Schwierigkeiten überwunden werden [18]). Jedoch auch dieser Vorschlag sieht sich zugunsten des „ordre public" des Territorialstaats zu Einschränkungen veranlaßt; auch versagt er in bestimmten Fällen bei Flügen eines fremden Luftfahrzeugs, die nicht über die Grenzen des Territorialstaats hinausgehen [19]). Allen übrigen Vorschlägen haften ähnliche, ja noch stärkere Mängel an [20]). Das Territorialprinzip hat vor ihnen allen nicht nur seine Einfachheit voraus; es gründet sich darüber hinaus wegen seiner engen Verbindung mit dem Grundsatz der Lufthoheit auf dem Boden geltenden Völkerrechts. Deshalb liegt es auch der Gesetzgebung aller [21]) Staaten, insbesondere auch der Vertragsstaaten, zugrunde. Jedoch geht keiner der Vertragsstaaten so weit, das Territorialprinzip bis in seine letzten Folgerungen durchzuführen. Das würde unangemessene Ergebnisse mit sich bringen. Vielmehr geben alle Vertragsstaaten diesem Prinzip nur insoweit Raum, als ihre wirklichen oder vermeintlichen Interessen dies erfordern und angemessene, vernünftige Ergebnisse gezeitigt werden; sie ziehen auf diese Weise freiwillig dem Wirkungsbereich ihrer Rechtsordnung Grenzen [22]).

So bestimmt z. B. § 43 Abs. 5 des tschechoslowakischen Luftverkehrsgesetzes, daß — grundsätzlich — für die ausländischen Luftfahrzeuge alle für die einheimischen Luftfahrzeuge geltenden

---

[17]) Hierauf weisen insbesondere Makarov S. 166 u. Hirschberg S. 148 ff. hin.

[18]) Frankenstein I S. 117; Hamel S. 205 f; Schleicher I S. 16. Vgl. auch Makarov S. 169 und in V. V. Pr. S. 147; er macht nur einen Vorbehalt zugunsten des „publitschny porjadok", — der öffentlichen Ordnung. — Makarov S. 166, 169 stellt klar, daß es sich hier nur um Vorschläge handelt, nicht um geltendes Recht.

[19]) S. Spaight S. 120; ihm beistimmend Makarov S. 167; vgl. ferner Hamel S. 201 f. — Daß er zu „absurdités évidentes" führen kann, tut De Visscher ZLR. II S. 20 dar.

[20]) Vgl. die Vorschläge, angeführt bei Morpurgo in Dr. Aér. 1928 S. 399 ff. S. deren Kritik bei Hirschberg. Vgl. ferner den Vorschlag Frankensteins, bei dem unklar bleibt, weshalb das Territorialprinzip trotz grundsätzlicher Anerkennung der Exterritorialität des Luftfahrzeugs in bestimmten Fällen Geltung haben soll. I S. 117 f. — S. ferner die Vorschläge von Lortsch in Dr. Aér. 1929 S. 7; Pholien in Dr. Aér. 1929 S. 289; De Visscher ZLR. II S. 20.

[21]) Vgl. Hirschberg S. 147.

[22]) Vgl. Schleicher I S. 15.

Vorschriften maßgebend sind. Und dadurch, daß das französische Luftverkehrsgesetz in Artikel 10 Abs. 1 bestimmt: Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef étranger en circulation sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef toutes les fois que la loi territoriale serait normalément compétente, erkennt es nicht etwa die Exterritorialität der fremden Luftfahrzeuge an; auch schafft es nicht unter dem Mantel einer Kollisionsnorm nur eine fiktive lex loci actus [23]), sondern es verwendet, in dem Bewußtsein, aus eigener Macht Gesetzeskonflikte zu entscheiden, als echte zwischenrechtliche Norm für eine Reihe von Fällen die Flagge als Anknüpfungsbegriff; es sieht aber, wie Absatz 2 und 3 beweisen, im übrigen die Zuständigkeit seiner Gesetze vor [24]). Dies wird besonders deutlich, wenn Art. 8 der italienischen Luftverkehrsordnung zum Vergleich herangezogen wird. Das italienische Recht wendet, ähnlich dem französischen Recht, auf Rechtshandlungen, die an Bord eines fremden im italienischen Luftgebiet befindlichen Luftfahrzeugs vorgenommen werden, das Recht der Flagge an. Es macht jedoch den Vorbehalt der Gegenseitigkeit; hierdurch gibt es zu erkennen, daß es nur aus Völkercourtoisie, aus comitas gentium die Flagge als Anknüpfungsbegriff verwendet und von den anderen Staaten gleiches Entgegenkommen erwartet, daß es aber bei mangelnder Gegenseitigkeit zu dem Territorialprinzip, der Herrschaft seines eigenen Rechts, zurückkehrt.

Mögen auch die Territorialstaaten den Geltungsbereich ihres Rechts noch so weit zugunsten anderer Rechtsordnungen einschränken, so daß die Geltung des Territorialprinzips verdrängt zu sein scheint, in Einem aber stimmen sie alle [25]), die meisten ausdrücklich, andere stillschweigend, überein: die Einschränkungen gelten nur vorbehaltlich der Wahrung des ordre public. Soweit die Anwendung des fremden Rechts den ordre public stört, ist sie ausgeschlossen. Das Territorialprinzip mit dem Anspruch auf Geltung der heimischen Gesetze tritt in seine alten Rechte ein.

III 7b) Die Generalklausel der Abkommen — eine Anwendung des Territorialprinzips.

Von dem Grundsatz der einzelnen Landesgesetze gehen auch die Abkommen aus; auch ihre Regelung folgt dem Prinzip, das die Herrschaft der Territorialgesetze beansprucht. Findet sich

---

[23]) So Makarov S. 175.

[24]) So Schleicher I S. 15. Das gleiche gilt für das schweizerische Recht; s. Schleicher ebendort.

[25]) Makarov S. 172 oben. — Vgl. auch De Visscher ZLR. II S. 20.

doch in sämtlichen Abkommen eine Klausel [26]), die nach ihrer allgemein gehaltenen, mehr oder minder weiten Fassung die Luftverkehrsunternehmungen, die Luftfahrzeuge, Besatzung, Fahrgäste und Ladung in dem Gebiete des Territorialstaates den Verpflichtungen unterwirft, die sich aus den in dem Territorialstaate geltenden Bestimmungen ergeben, insbesondere den Vorschriften über den Luftverkehr im allgemeinen, über Zölle und andere Abgaben, über Aus- und Einfuhrverbote, über die Beförderung von Personen und Gütern, über die öffentliche Sicherheit und Ordnung und über das Gesundheitswesen. Einigen Abkommen ist darüber hinaus die Bestimmung eigentümlich, daß die Luftfahrzeuge, die Besatzung, Fahrgäste und Ladung auch den sonstigen Vorschriften und Verpflichtungen, die sich aus der jeweiligen allgemeinen Gesetzgebung des Territorialstaates ergeben, unterliegen [27]) [28]).

In ihrer so weit gefaßten und doch wiederum so kasuistischen Fassung geben die Abkommen das tatsächlich Gewollte zum großen Teil nur undeutlich wieder.

Zwar ist Eins unverkennbar: die Generalklausel soll dem Luftfahrzeug die Eigenschaft eines „fliegenden Gebietsteiles" des Heimatstaats nehmen; sie soll es auf seinem Flug über dem Territorialstaat der Staatsgewalt dieses Staats unterwerfen, es einem Automobil gleich machen, das aus seinem Heimatstaat in den Territorialstaat einfährt. Das Luftfahrzeug — auch das staatliche, soweit die Abkommen es dem privaten Luftfahrzeug gleichstellen — genießt somit nach den Abkommen keine Exterritorialität. Selbst für die Annahme einer fiktiven lex loci actus (Makarow) ist kein Raum.

Zwar ist ferner, soweit die Generalklausel die Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und Fluggäste im Territorialstaat den dort geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften über die öffentliche Sicherheit und Ordnung und über das Gesundheitswesen unterstellt, das Gewollte gleichfalls deutlich wiedergegeben; insoweit

---

[26]) Wegerdt, ZLR. II S. 41, Dr. Aér. S. 192 nennt die Klausel Generalklausel.

[27]) S 14, N Zus. Prot. Art. 2, Dä. 13, Oe. 18, S. 13, F, B, T, J, E, Sp., No: 2.

[28]) Die Cina kennt eine solche oder ähnliche Bestimmung nicht. Ihr ursprünglicher, eine Kollisionsnorm ähnlichen Inhalts enthaltender Art. 23 ist als überflüssig fortgelassen worden, weil, wie Garner in R. Dr. i. pr. 1923 S. 379 mitteilt, das Territorialprinzip genügend war, um als Lösung der verschiedenen vom Art. 23 behandelten Fragen zu dienen. Vgl. hierzu Henry-Coüannier, 4. Kongr. S. 27 Engströmer: Intern. Law Association Bd. 33, S. 128. — Die Generalklausel gilt auch für Vorgänge im Küstenmeer. S. Schleicher Diss. S. 26; vgl. ferner Homburg R. Dr. i. pr. 1924 S. 232.

entspricht sie geltendem Völkerrecht [29]). Das Gleiche gilt hinsichtlich der Vorschriften der Generalklausel, die die Anwendbarkeit der Gesetze des Territorialstaats über den Luftverkehr, soweit sie, wie das überwiegend der Fall sein wird, polizeilicher Natur sind, verlangen; ferner bezüglich der Vorschriften über Zölle und andere Abgaben, und über Aus- und Einfuhrverbote. Insoweit zeichnen die Abkommen die Grenze des Wirkungsbereichs des Territorialprinzips in eindeutiger Weise. — Soweit aber die Generalklausel die Luftverkehrsunternehmungen, die Luftfahrzeuge, Besatzung, Fahrgäste und Ladung allgemein den Vorschriften unterwirft, die sich aus den in dem Territorialstaat geltenden Bestimmungen ergeben, den Bestimmungen über den Luftverkehr, über die Beförderung von Personen und Gütern und den sonstigen Verpflichtungen und Vorschriften, die sich aus der allgemeinen Gesetzgebung ergeben, drückt sie das eigentlich Gewollte nur unklar aus. Wäre der Wortlaut dieser Bestimmung maßgebend, so würde die Generalklausel eine Kollisionsnorm darstellen, die alle aus dem Luftverkehr über dem Territorialstaate sich ergebenden Lebensbeziehungen, gleichgültig welcher Art, der Zuständigkeit und dem materiellen Rechte des Territorialstaates unterwürfe [30]); sie würde das Territorialprinzip in seiner reinen Form verkörpern. Das kann aber nicht gewollt sein [31]). Würden doch in einem solchen Falle von der Inlandsgesetzgebung und der inländischen Gerichtsbarkeit Lebensbeziehungen ergriffen, an deren Gestaltung und Behandlung der Territorialstaat nicht nur kein Interesse hat, sondern deren Behandlung er sogar ablehnt [32]). So würde z. B., wenn die Generalklausel in Artikel 2 des Abkommens mit Frankreich in dem angegebenen weiten Sinn auszulegen wäre, ein Delikt, das ein Deutscher an Bord eines französisches Gebiet überfliegenden deutschen Luftfahrzeugs einem anderen Deutschen zufügt — ohne daß der französische ordre public gestört wird — der ausschließlichen Zuständigkeit der französischen Strafgesetzgebung und Strafgerichtsbarkeit [33]) unterliegen, obwohl Artikel 10 Abs. 2 des französischen

---

[29]) S. S. 60 ff. der Arbeit.

[30]) So faßt sie z. B. Schleicher I S. 15 Anm. 41, 42, II S. 22 auf. Ebenso Wegerdt: Deutsche Wirtschaftszeitung 1927 Nr. 22/23 und Spiropulos ZfVöR 1923 S. 188 f, Hollatz S. 12.

[31]) An der Möglichkeit einer so weiten Auslegung zweifelt auch Makarov S. 178, ohne jedoch die Tragweite der Generalklausel zu bestimmen. Vgl. Garner S. 375; Higgins auf der International Law Assiciation 33 S. 127; D' Hooghe S. 110; Spaight S. 112.

[32]) Hierauf weist Fauchille S. 1141 hin. S. auch Garner S. 380.

[33]) Die Regelung des Anwendungbereichs des materiellen Strafrechts enthält entsprechend dem Prinzip der formellen Territorialität die Bestimmung des Gerichtsstandes, s. Hirschberg S. 147.

Luftverkehrsgesetzes für diesen Fall seine Zuständigkeit ausdrücklich ablehnt. So würden die rechtlichen Beziehungen (z. B. der Abschluß eines Vertrages) zwischen zwei Deutschen, die sich an Bord eines belgischen Frankreich überfliegenden Luftfahrzeugs befinden, nach französischem Recht richten, obwohl Artikel 10 Abs. 1 des französischen Luftverkehrsgesetzes solche Rechtsbeziehungen von dem Recht der Flagge beherrscht sein läßt. So würde ferner entgegen Art. 12 des französischen Luftverkehrsgesetzes das Eigentum an einem französischen Luftfahrzeug in Deutschland nach deutschem Recht ohne Schriftform und Registereintragung übertragen werden können [34]), obwohl nach allgemeinen international-privatrechtlichen Grundsätzen, wie es auch dem Sinn der Abkommen entspricht, diese Rechtsvorgänge und Rechtsverhältnisse nach französischem Recht zu beurteilen sind [35]).

Diese Ergebnisse, die sich — auch im Verhältnis zu den übrigen Vertragsstaaten — leicht vermehren lassen, zeigen, daß die dem Wortlaut der Abkommen entsprechende Auslegung nicht richtig sein kann. Erst die Berücksichtigung des Zwecks der Generalklausel zeigt der Auslegung den richtigen Weg.

Die Generalklausel [36]) soll dem internationalen Luftverkehr als einer neuartigen Erscheinung jeden Anspruch auf gesonderte Behandlung nehmen; sie will nichts anderes besagen, als daß der internationale Luftverkehr, d. h. die aus dem internationalen Luftverkehr und gelegentlich desselben entstehenden Lebensbeziehungen, nicht um ihrer Besonderheit willen, daß sie dem „Luft"verkehr entspringen, eine besondere rechtliche Behandlung zu erwarten haben, sondern daß der internationale Luftverkehr, wie der internationale Automobil- und Eisenbahnverkehr, der allgemeinen und besonderen Gesetzgebung des Territorialstaates so weit untersteht, wie diese normalerweise zuständig ist und sich — normalerweise — nach ihren Kollisionsnormen für zuständig hält. Die bereits bestehende allgemeine Zuständigkeitsabgrenzung soll auch auf das internationale Luftverkehrsrecht ausgedehnt werden. Denn „ . . . . il s' agit du conflit des lois, mais ce conflit des lois peut exister sur le sol, sur mer, dans l' air: la

---

[34]) Vgl. hierzu Hamel S. 128 ff.

[35]) Nicht nach der lex rei sitae. So Busse S. 42; Niboyet in Recueil des Cours de l' Academie de Dr. J. 1927 Tome 16 S. 102; Makarov S. 176; Fauchille S. 898; Schreiber in seinem Vorschlag an die Chambre de Commerce Internationale, 15. Absdn. IX 2; Hamel S. 124 ff. und auf dem 4. Kongreß S. 155; Dieusy auf dem 4. Kongreß S. 154; Ripert 5. Kongreß S. 127 ff; Citeja 2e session S. 74, 76. — Anders noch Kohler S. 3; Diwald Dr. Aér. 1922.

[36]) Sie wird hier behandelt, nur soweit sie Unklarheiten enthält. (S. S. 64 der Arbeit).

situation est la même" [37]) [38]). Die Generalklausel grenzt somit die nach dem Territorialprinzip bestehende unbeschränkte Zuständigkeit nach allgemeinen Grundsätzen ab. Die Abgrenzung, die die Cina mit Rücksicht auf die Anerkennung des Souveränitätsprinzips und damit des Territorialprinzips als unnötig weggelassen hat [39]), ist hier als notwendig eingefügt [40]).

Hieraus ergibt sich, daß für die Entscheidung der durch den internationalen Luftverkehr entstehenden Gesetzeskonflikte die Kollisionsnormen des überflogenen Staates maßgebend sind [41]).

Das an Bord eines deutschen über Frankreich befindlichen Luftfahrzeugs zwischen zwei Deutschen begangene Delikt ist somit nach deutschem Recht als dem Recht der Flagge [42]), oder, falls das Luftfahrzeug nach der Begehung des Delikts etwa in Spanien landet, nach spanischem Recht als dem Recht des Landungsorts [43]), nicht aber nach französischem Recht zu beurteilen. Die rechtlichen Beziehungen zwischen zwei Deutschen an Bord eines über französischem Gebiet befindlichen deutschen Luftfahrzeugs richten sich gemäß Artikel 10 Abs. 1 des französischen Luftverkehrsgesetzes nach dem Recht der Flagge, mithin nach deutschem Recht. Das Eigentum an einem französischen Luftfahrzeug ist auch in Deutschland nur unter der Beachtung der Formen der französischen Luftverkehrsgesetzgebung übertragbar. Eine Verpfändung des Luftfahrzeugs in Deutschland nach deutschem Recht ist nicht möglich [44]).

Eine ähnlich einschränkende Auslegung wie die Generalklausel muß aus den gleichen Gründen die Sonderbestimmung des Artikel 8 Abs. 3 des Abkommens mit der Schweiz finden, nach welcher die internationalen Lufttransporte von Personen und Waren den Vorschriften des Territorialstaates unterstehen.

---

[37]) Engströmer auf dem 6. Kongreß S. 65. — Aehnlich sagt von Bar: Je crois simplement que les règles de droit international privé ou pénal doivent être appliquées. (Annuaire XXIV S. 135.)

[38]) Einen gleichen Vorschlag hatte schon Villa auf dem 2. Kongreß S. 55 gemacht. — Auch v. Bustamante fragt auf dem 2. Kongreß S. 47: Pourquoi édicter des regles spéciales pour la navigation aérienne et dérogatives du droit international privé? — Vgl. z. B. § 1 D. L. Z. O.

[39]) S. S. 64 A. 28 der Arbeit.

[40]) Mit Recht hat die CINA den Vorschlag Wegerdt's in ZLR. II S. 41 und Dr. Aér. 1929 S. 192, die Generalklausel aufzunehmen, bei ihren Beratungen über die Abänderungsvorschläge Wegerdt's im Juni 1929 (S. Dr. Aér. 1929, S. 641 f) abgelehnt.

[41]) So Frankenstein I S. 118; vgl. Hammerskjöld: 33th Session of the International Law Association S. 125.

[42]) So Niemeyer in Dr. Aér. 1929 S. 285 ff.

[43]) So Pholien ebendort S. 789 ff.

[44]) So Makarov S. 177 ff.; vgl. die Beschlüsse der International Law Association 1927 ZLR. I S. 217.

Auch in dieser Sonderbestimmung ist nicht eine Kollisionsnorm des Inhalts zu erblicken, daß im Territorialstaat jeder auf den Lufttransport bezügliche Satz des deutschen oder schweizerischen Rechts schlechthin Anwendung finde; auch sie will nicht mehr besagen, „als daß die örtlichen Vorschriften über die Beförderung, die sonst anwendbar wären, nicht deshalb von der Anwendung ausgeschlossen sein sollen, weil es sich um eine Beförderung auf dem Luftwege handelt“ [45]).

Die Generalklausel wird von einigen Abkommen in einzelnen Punkten noch ergänzt.

So bestimmt Artikel 21 des Abkommens mit Spanien, daß Luftfahrzeuge, die gegen die Vorschriften des Abkommens verstoßen, den Strafbestimmungen für die Luftfahrzeuge des Territorialstaats in gleicher Weise unterliegen, wie dessen eigene Luftfahrzeuge. Hierdurch soll nicht so sehr das Unterworfensein der fremden Luftfahrzeuge unter die Strafbestimmungen des Territorialstaates ausgedrückt werden [46]), als vielmehr die gleiche Behandlung der einheimischen und fremden Luftfahrzeuge gesichert werden. Das Gleiche trifft zu für die Bestimmung des Art. 3 S.; nach ihr müssen die das Ueberfliegen von Sperrzonen betreffenden Strafnormen des Territorialstaats sich gegen einheimische in der gleichen Weise wie gegen fremde Luftfahrzeuge richten.

Eine notwendige Ergänzung findet die Generalklausel in der Bestimmung der Abkommen, daß die Vertragsstaaten einander die für den Luftverkehr im Gebiete des Territorialstaats geltenden Vorschriften mitzuteilen haben [47]). Eine weitere Ergänzung der Generalklausel kennt das Abkommen mit der Tschechoslowakei [48]), das bestimmt, daß Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des Abkommens durch die Luftfahrzeuge oder Luftverkehrsunternehmungen des anderen Vertragsstaats im Territorialstaat dem Heimatstaat mitzuteilen sind.

IV. Deutschland und das Pariser Luftverkehrsabkommen.

Der Aufbau und der Inhalt der deutschen Abkommen ist unverkennbar von der Cina maßgebend beeinflußt. Die für den internationalen Luftverkehr unerläßliche Einheit des internationalen Luftverkehrsrechts [1]) ist somit durch das deutsche Vertragssystem nur wenig gestört. Es besteht aber die Gefahr, daß das internationale Luftverkehrsrecht der deutschen Abkommen in

---

[45]) Neumeyer S. 263.

[46]) Dies ergibt sich aus der Generalklausel des Art. 2. Sp.

[47]) S. 17, N 15, Dä. 18, Oe. 17, Sch. 16, F, B, J, E 19; T 21, No. 20.

[48]) Art. 23 II.

[1]) Vgl. hierzu Holländer S. 484 ff. Wingfield and Sparkes S. 1.

seiner weiteren Entwicklung andere Wege geht als das der Cina. Der Beitritt Deutschlands zur Cina würde diese Gefahr bannen.

Schon im Jahre 1922 hatte die Cina durch das Schreiben vom 18. 12. 1922 [2]) Deutschland zum Beitritt aufgefordert. Doch lehnte damals Deutschland den Beitritt ab. Die Gründe, die für die Haltung Deutschlands bestimmend waren, lagen zu einem Teil in der Cina selbst. Würde sich doch Deutschland durch seinen Beitritt zur Cina der Möglichkeit, Luftverkehr mit den Nichtmitgliedern der Cina, insbesondere mit Rußland, zu betreiben, beraubt haben (Art. 5 Cina a. F.). Würde doch ferner, da Artikel 34 der Cina den Siegerstaaten das Uebergewicht in der Internationalen Luftfahrtkommission sicherte. Deutschland keinen der Stärke seiner Luftflotte entsprechenden Einfluß auf die Ausgestaltung und Fortbildung des internationalen Luftverkehrsrechts gehabt haben. Auch würde sich der Beitritt Deutschlands unter den Ausnahmebestimmungen der Artikel 41, 42 der Cina (a. F.) vollzogen haben.

Zu einem anderen Teile lagen die Gründe für die ablehnende Haltung Deutschlands in den die Lufthoheit Deutschlands insbesondere auf dem Gebiete des zivilen Luftverkehrs beschränkenden Bestimmungen des Versailler Vertrags und den auf ihnen beruhenden „Begriffsbestimmungen" [3]).

Zwar wurde der zivile Luftverkehr Deutschlands in den folgenden Jahren nahezu völlig von den ihm auferlegten Beschränkungen befreit. Auch die Bestimmungen der Cina wurden in einem den deutschen Wünschen zu einem Teil entgegenkommenden Sinne abgeändert. Es blieben aber für Deutschland noch eine Reihe dem Beitritt entgegenstehende Einwendungen. Diese legte der Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium Dr. Wegerdt in einer Abhandlung „Deutschland und die Pariser Luftverkehrskonvention vom 13. 10. 1929" [4]) nieder. Er unterbreitete gleichzeitig Abänderungsvorschläge.

Die CINA nahm die Stellungnahme Wegerdt's [5]) zum Anlaß einer umfassenden Nachprüfung des Pariser Luftverkehrsabkommens. Sie berief im Juni 1929 eine außerordentliche Konferenz, an der außer den Mitgliedern der Cina auch Deutschland und 16 andere der Cina nicht angehörende Staaten teilnahmen [6]). Die Konferenz prüfte die Einwendungen und Vorschläge Wegerdt's.

---

[2]) Abgedruckt in der Deutschen Allgemeinen Zeitung vom 6. 1. 1923.

[3]) Vgl. hierzu Brandenburg in JWLG. 1928 S. 43.

[4]) Erschienen in ZLR. II S. 25 ff. Dr. Aér. 1929 S. 169 ff. JI Diritto Aeronautico Rom 1929 S. 77 ff. The Journal of Air Law 1930, S. 1 ff.

[5]) Die einen Ausdruck der Stellungnahme der deutschen Regierung bedeutete. (Vgl. Roper, Generalsekr. der Cina, in Dr. Aér. 1929 S. 566.)

[6]) Bulletin Officiel 1929 S. 1978 ff.

Das Ergebnis wurde in einer „résolution finale“ [7]) niedergelegt. Sogleich nach dem Abschluß der Konferenz vereinigte sich die CINA, um sich über die Abänderungsvorschläge der Konferenz schlüssig zu werden. Sie folgte ihnen in den wesentlichsten Punkten. Insbesondere wurde Artikel 5 darin abgeändert, daß jeder Staat das Recht hat, Sondervereinbarungen über den Luftverkehr mit Nichtmitgliedern der Cina zu treffen; Artikel 34 erfuhr eine Abänderung dahin, daß jedem Staat in der CINA nur eine Stimme zuerteilt wurde. Artikel 41 wurde in der Weise abgeändert, daß jeder Staat ohne Ausnahme der Cina beitreten kann [8]). Artikel 42 wurde fallen gelassen.

Das Abänderungsprotokoll ist bereits von den meisten Mitgliedern der Cina unterzeichnet, von einzelnen auch ratifiziert. Es wird mit der Ratifikation durch alle Mitglieder in Kraft treten. Die Gründe, die Deutschland bisher von der Cina fernhielten, werden dann aus dem Wege geräumt sein.

Durch den Beitritt Deutschlands zur Cina wird das Wirkungsgebiet des deutschen Luftverkehrs bedeutend erweitert: das Staatsgebiet aller Mitgliederstaaten der Cina, mit denen Deutschland noch nicht in vertraglichen Beziehungen steht, öffnet sich den deutschen Luftfahrzeugen.

Ein nicht minder großes Tätigkeitsfeld erschließt sich der deutschen Wissenschaft und Praxis des Luftfahrtrechts und Luftverkehrsrechts. Sie können, wirkungsvoller als bisher, innerhalb der Cina an der Schaffung eines weltgleichen Luftverkehrsrechts, dem Ziel der Cina, mitarbeiten.

---

[7]) Dr. Aér. 1929 S. 641.

[8]) S. Dr. Aér. 1929 S. 641.

Lebenslauf.

Ich, Wilhelm Ter-Nedden, wurde am 1. Mai 1904 in Dortmund-Aplerbeck als Sohn des Rektors August Ter-Nedden geboren; ich bin evangelischer Konfession und besitze die preußische Staatsangehörigkeit. Das Reifezeugnis erwarb ich am 27. Februar 1923 an dem Realgymnasium in Dortmund-Hörde. Dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften widmete ich mich im

S. S. 1923 an der Universität in Münster i. W.
W. S. 1923/24 „ „ „ „ „ „
S. S. 1924 „ „ „ „ „ „
W. S. 1924/25 „ „ „ „ „ „
S. S. 1925 „ „ „ „ Freiburg i. Br.
W. S. 1925/26 „ „ „ „ Berlin
S. S. 1926 „ „ „ „ Münster i. W.

Am 13. und 15. Dezember 1926 bestand ich die erste juristische Prüfung an dem Oberlandesgericht in Hamm. Meine Ausbildung als Gerichtsreferendar erhielt ich an dem Amts- und Landgericht in Dortmund und Dortmund-Hörde, bei der Staatsanwaltschaft in Dortmund, bei Herrn Rechtsanwalt Dr. Schmeisser in Berlin und am Kammergericht in Berlin. An der Universität in Berlin hörte ich im S. S. 1929 als Gasthörer rechtswissenschaftliche Vorlesungen. Am 29. Juli 1929 bestand ich an dem Orientalischen Seminar in Berlin die Diplomprüfung in der russischen Sprache. Am 12. Juli 1930 bestand ich die große Staatsprüfung vor dem Juristischen Landesprüfungsamt in Berlin und wurde am 18. Juli 1930 zum Gerichtsassessor ernannt. Die mündliche Doktorprüfung bestand ich am 29. Oktober 1930.